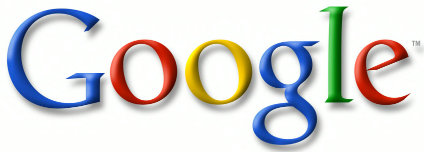
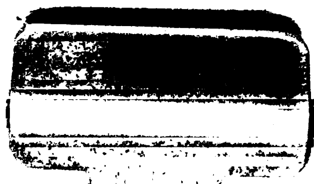






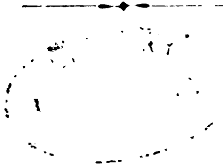
STATEN OCH JERNVÄGARNE

EN STUDIE

UTGIFVEN PÅ BEKOSTNAD AF ALLMÄNNA MEDEL

AF

C. R. TROILIUS.



STOCKHOLM
TRYCKT I CENTRAL-TRYCKERIET
1890.

Till

Herr Statsrådet och Chefen för Kongl. Finansdepartementet Friherre F. von Essen.

Under den tid, Herr Statsrådet i egenskap af ledamot i 1886 års ekonomiska komité ledde den komitéafdelnings arbeten, som utmynnade i ett förslag om inköp i stor skala af svenska enskilda jernvägar för statens räkning, hade Herr Statsrådet tillfälle att lära känna och uppskatta de olägenheter, som visat sig vara förenade med enskildt jernvägsbyggande i allmänhet eller rättare jernvägstrafiks uppehållande genom enskilda. Här i landet hade visserligen dessa olägenheter hufvudsakligen framträdt *dels* derutinnan att alltför stora kapital brådstörtadt nedlagts i jernvägsanläggningar, som ej strax ville gifva påräknad vinst och *dels* derutinnan att, då man från statens sida under en tid af svårt ekonomiskt betryck för många vigtiga näringar ville komma dessa till hjelp genom lindringar i jernvägsfraktprisen, de enskilda jernvägarnes bristande vilja eller förmåga att lemna sin medverkan härtill lade hinder i vägen för åstadkommande af en allmän fraktlindring. Det var, enligt hvad komiténs betänkande I gifver vid handen, hufvudsakligen hänsyn härtill, som föranledde komitén att uttala sig för inköp för statens räkning af enskilda jernvägar, men, ehuru komiténs betänkande närmast rör sig härom, finnas i detsamma likväl flere antydningar, som visa, att komitén äfven beaktat vissa andra förhållanden, hvilka, nära förenade med och beroende af enskildt jernvägs-

väsende, ådagalägga, att, vid sidan af de af komitén förnämligast åberopade skälen för jernvägarnes öfvertagande af staten, jemväl funnits andra synpunkter, som varit för komitén bestämmande.

Det är Herr Statsrådet, som jemte Herrar Brukspatronen C. Ekman och Generalkonsuln E. Fränckel tagit initiativet för offentliggörandet af det material i frågan, som stått komitéafdelningen till buds, väl bekant, hurusom i flere främmande länder frågan om förvärfvande åt staten af enskilda jernvägar kommit på dagordningen och att skälen dertill i det stora hela äro hvarandra temligen lika. I andra länder åter, der man af särskilda anledningar icke sett sig i stånd att genomföra inköp af privatbanorna för statens räkning, har yppats en sträfvan att genom lagstiftningsåtgärder eller genom skärpta koncessionsvilkor söka bereda staten det inflytande å enskilda jernvägars förvaltning, som i allt högre och högre grad funnits nödvändigt för att låta det allmännas kraf och den stora trafikerande allmänhetens intressen komma till sin rätt. Huru dessa senare åtgärder eller försök i verkligheten slagit ut, är Herr Statsrådet jemväl bekant. Blott och bart det faktum, att flere stora stater funnit sig föranlåtna lösa de uppkomna svårigheterna genom att lägga under statens förvaltning allt flere och flere enskilda jernvägar eller komplexer af sådana, är i och för sig värdt synnerligt beaktande.

Det lär derför kunna antagas, att jemväl i vårt land, sedan vårt ännu jemförelsevis nya jernvägsväsende hunnit stadgas och konsolideras, den redan väckta frågan om enskilda jernvägars inköpande för statens räkning skall komma att tränga sig fram *icke* för att frigöra enskildas i jernvägar nedlagda kapital och *icke* för att möjliggöra ett under tryckta tider uppstående men öfvergående behof af fraktlindringar eller i allmänhet för att uteslutande tillgodose enskilda intressen, utan derför att det äfven hos oss skall befinnas, att jernvägarnes förvaltning kräfver helt andra förvaltningsgrundsatser än enskilda med fördel för sig, sådan denna fördel af dem uppfattas, kunna tillämpa. I Sverige finnas dessutom särskilda förutsättningar för att frågan om förvärfvande åt staten af de enskilda jernvägarne med tiden skall blifva en

af dagens brännande frågor, i det att de enskilda jernvägarnes egare här hafva en i de flesta afseenden vida större frihet att efter behag förvalta sina jernvägar än man i andra länder ansett sig kunna medgifva.

För det närvarande har emellertid komiténs förslag icke, så vidt af uttalanden i pressen eller eljest kan bedömas, tillvunnit sig allmännare anslutning; ett förhållande som väl till någon del torde bero derpå, att vid den tid, då komiténs förslag framstäldes, en annan fråga, nämligen om våra tullförhållanden, tog och fortfarande tager uppmärksamheten så starkt i anspråk, att vid sidan af denna många andra vigtiga spörsmål fått ligga nere. Men komiténs förslag torde dock höra till dem, som icke kunna falla. Man *kan* visserligen tills vidare lemna det åsido och låta utvecklingen fortgå såsom hittills. Faran häraf är sannolikt icke ögonblickligt förestående; men, medan staten genom nybyggnader dels utvidgar sitt eget jernvägsnät så, att detsamma snart nog kommer att omfatta sammanhängande banor från Malmö till finska gränsen, dels genom lån och förmånliga koncessioner underlättar åstadkommande af enskilda jernvägar, försiggår i tysthet ett arbete, som ligger i sakens natur, nämligen de enskilda jernvägarnes konsolidering genom fusioner eller andra liknande aftal och dessa jernvägars utvecklande till ekonomiskt lönande affärsföretag. Erfarenheten från andra länder visar, att, när detta stadium uppnåtts, konflikter med staten eller den trafikerande allmänheten icke kunna undvikas, utan fastmer äro oundgängligen förbundna med ett mäktigt privatbanesystem; och detta så mycket mera som de svenska jernvägskoncessionerna gälla för everdlig tid. Öfvervägandet af de medel, som stå den svenska staten till buds för att, i fall af behof, reglera utvecklingens gång på förevarande område, borde utan tvifvel mana till vidtagande i tid af sådana åtgärder, som äro egnade att bespara landet vådan af sådana konflikter, hvarpå jernvägarnes historia i Frankrike, England, Schweiz, Belgien, Amerikas förenta stater m. fl. lemnar upplysande men icke uppbyggliga exempel. Eller tror man måhända, att de enskilda jernvägarne i vårt land äro af annan art än andra län-

ders och hafva att betjena andra och mindre vigtiga intressen än utlandets jernvägar?

Af en i Archiv für Eisenbahnwesen Jahrgang 1890, Heft 4, intagen redogörelse för »die Durchführing der Eisenbahnverstaatlichung in Preussen» inhemtas, hurusom preussiska staten år 1871 förvaltade 3,859 kilometer egna jernvägar och 1,855 kilometer enskilda jernvägar, eller tillhopa under statens förvaltning 5,714 kilometer. Från år 1872 till den 1 Juli 1890 hafva genom inköp af enskilda jernvägar eller genom nybyggnader lagts under statens förvaltning jernvägar i sådan omfattning, att staten vid nämnda tidpunkt förvaltar mer än 25,000 kilometer jernvägar, hvilka dessutom äro i oafbruten tillväxt. För de under 1872—90 förvärfvade enskilda jernvägarne har staten utgifvit i rundt tal 4,147 millioner riksmark.

Statsbaneidén har alltså i detta land liksom i andra vigtigare tyska stater fått en stor utveckling.

I Frankrike åter, har staten numera kommit i besittning af och förvaltar sjelf ett antal jernvägar, men dessa äro dock af relativt ringa betydelse. Vidkommande de stora enskilda jernvägarne hafva, ehuru förslag till deras förvärfvande för statens räkning flere gånger varit på tal, alla dylika förslag strandat och staten måst nöja sig med att genom lagstiftningsåtgärder söka råda bot på missförhållandena i landets stora, af enskilda bolag förvaltade jernvägsväsende. För närvarande föreligger ett, på grund af offentligt uppdrag, utarbetadt lagförslag i syfte att stärka statens inflytande på de enskilda jernvägarnes förvaltning med afseende på tariffväsendet. Detta lagförslag, hvaraf en öfversättning förekommer i ofvan åberopade häfte af Archiv für Eisenbahnwesen, innefattar i det hela ej annat än en bearbetning af de nya lagar, som i samma ämne tillkommit i England och Amerikas förenta stater och det finnes intet skäl att antaga, att förslaget, om det omsider varder lag, skall erhålla större effektiv verkan än dess engelska och amerikanska förebilder d. v. s. så godt som alldeles ingen.

Vid pröfning af förhållandena, sådana de gestalta sig allteftersom statens jernvägspolitik gått ut på att bringa jern-

vägarne under statens förvaltning eller att tillåta deras förvaltande af enskilda under en mer eller mindre sträng kontroll från statens sida, lär det icke kunna vara tvifvel underkastadt, att med den omätligt vigtiga rol, jernvägarne nu mera spela, deras förvaltning af staten är att föredraga framför deras öfverlemnande åt enskilda. Åtminstone synes ett sådant erkännande vara lemnadt i alla de länder, der jernvägarne nått en större utveckling, fastän principen hittills icke kunnat i större skala genomföras annat än i flertalet tyska samt några andra stater på kontinenten.

Hvad Sverige angår synes de enskilda jernvägarnes öfvertagande af staten kunna ega rum med färre svårigheter än i många andra länder. Skälen härtill, hvilka äro af komitén antydda, bero dels på det förhållande, att staten sedan länge sjelf förvaltat egna jernvägar af allt större och större utsträckning, hvadan en stor och inöfvad kår af embets- och tjenstemän redan finnes, i hvars händer utan större svårigheter de ökade göromål, som föranledas af nya jernvägars upptagande i statsbanenätet, kunna läggas och dels derpå, att i stort sedt de enskilda jernvägarne i Sverige ännu egas hufvudsakligen af sina egna största trafikanter, för hvilka det svårligen kan vara annat än en förmån att få öfverlemna jernvägarne till staten. Men, om man vill begagna sig af de fördelar, som detta förhållande erbjuder, får det gynsamma ögonblicket icke försummas. Hafva de enskilda jernvägsanläggningarna hunnit upparbetas till vinstgifvande företag och deras aktier erhållit ett värde, som gör dem till lämpliga föremål för börsspekulationer af allehanda art, måste detta i många fall väsentligen inverka på de blifvande underhandlingarna om jernvägarnes inköpande för statens räkning.

Huru den nu ifrågavarande reformen i vårt jernvägsväsende skall genomföras och genom hvilka organ staten skall inlåta sig i underhandlingar med de enskilda jernvägarnes målsmän, kan vara föremål för olika meningar, men sannolikt skall det visa sig, att statens egen jernvägsstyrelse är den bäst qvalificerade underhandlaren. Användandet af privata mellanhänder har i allmänhet icke visat sig lämpligt, ehuruväl dylika mellanhänder icke alltid kunna umbäras, sär-

skildt när det gäller förvärfvandet af jernvägar, som upparbetats till vinstgifvande företag. Till en början torde den jemväl i Preussen kända metoden att använda en särskild kommission för utredandet af frågor om inköp af enskilda jernvägar vara lämplig äfven i vårt land, men detta endast under den första tiden. Ty, sedan saken kommit i gång, skall nog här liksom der, visa sig, att statens egna ordinarie organ äro fullt ut lika väl qvalificerade för ifrågavarande slags underhandlingar som hvilka utomstående kommissioner, komitéer o. s. v. som helst. Detta gäller sjelfva underhandlingarna om inköp af enskilda jernvägar. En annan fråga är, om icke den föregående utredningen angående en plan för inköpen bör anförtros en särskildt för ändamålet tillsatt komité, i hvilken dock representanter för den afsedde köparen, om ej de enskilda intressena skola erhålla för fritt spelrum, böra få en predominerande ställning.

Det arbete, som nu till Herr Statsrådet öfverlemnas, innehåller, såsom Herr Statsrådet behagade finna, på det hela ej annat och mera än en bearbetning af det material, som förelåg hos komitéafdelningen. Detta har dock, i den mån det varit möjligt, blifvit ökadt med uppgifter om inträffade nya förhållanden, hvarjemte ett försök gjorts att lemna en sammanträngd redogörelse för konturerna af det svenska koncessionsväsendet. De, som redan äro med ämnet förtrogna, skola i arbetet icke finna något nytt, men för dem, som mindre gjort sig förtrogna med den behandlade frågans innehåll och betydelse och särskildt för dem, hvilka med afseende på de farhågor för vår statsskulds snabba ökning med betydliga summor, åt hvilka förslaget om privatbanornas inköpande för statens räkning gifvit anledning, hysa motvilja för förslaget, torde arbetet i någon mån vara egnadt att lemna ledning för sakens bedömande ur andra synpunkter. Minnet af allt det trassel, som uppstått af den bekanta koncessionen å Luleå—Ofotenbanan torde vara friskt; och när allt kommer omkring skall man finna, att, om eller när af olika anledningar kon-

flikter mellan staten och enskilda jernvägsbolag inom landet skulle uppstå, annan utväg i sjelfva verket icke finnes till en lösning än densamma, som måst användas ifråga om åtminstone den svenska delen af Luleå—Ofoten banan.

Det är gifvet, att, derest staten skulle komma att inköpa alla eller en större del af de enskilda jernvägarne i Sverige, köpsumman till väsentlig del måste anskaffas genom lån, dessa må nu ställas på viss tids amortering eller utgifvas i form af s. k. perpetuela räntor. Men i hvilket fall som helst borde väl icke en skuldsättning för ifrågavarande ändamål vara så synnerligen afskräckande. Ty värdet af det köpta kan åtminstone i de flesta fall med så stor säkerhet, som öfver hufvud taget är möjlig, på förhand beräknas och vid sådant förhållande torde farhågorna för en öfver höfvan stor skuldsättning vara onödiga; helst i allt fall beträffande åtminstone en del af de jernvägar, som kunna komma att köpas för statens räkning, förbehåll om sådant inköp är gjordt i koncessionerna enligt vissa angifna grunder.

Mot statens allenaherskande i jernvägsväsendet har särskildt framhållits, att detta lätteligen skulle medföra de ledande organens förslöande genom saknaden af all täflan med andra jernvägsförvaltningar. Men denna invändning har icke stöd i verkliga förhållanden, ty enligt dessa är det tvärtom staten, som gått i spetsen för införande af förbättringar i jernvägsdriften, taxelindringar, ökad beqvämlighet å bantågen o. s. v., hvaremot de impulser härutinnan, som må hafva utgått från enskilda jernvägar, torde vara temligen fåtaliga och dessutom aldrig sträcka sig längre än till sådana åtgärder, som afse tillgodoseende af rent ekonomiska intressen för stunden. De medel, som stå staten till buds, då det gäller anställandet af experiment eller försök i olika riktningar äro äfven ojemförligt mycket större, än hvad enskilda jernvägsförvaltningar kunna prestera, hvilket förhållande för öfrigt finner sin naturliga förklaring deri, att dessa förvaltningar i allmänhet hafva, hvar för sig, endast smärre delar af ett lands jernvägsnät att råda öfver.

Det tjenar emellertid icke mycket till att framställa mer eller mindre teoretiskt giltiga grunder för eller emot statens

allenaherskande i jernvägsväsendet. Erfarenheten torde i denna fråga lemna den bästa vägledningen; och vill man följa dess anvisningar, kan intet tvifvel råda derom, att stora politiska och ekonomiska förvecklingar kunna undvikas, om man i tid äfven här i landet gör sig till godo de rön, som andra länder, mångenstädes dyrköpt nog, fått göra i frågan, huruvida stats- eller privatbanor bäst betjena samhället och dess sunda ekonomiska utveckling.

Stockholm i Oktober 1890.

Författaren.



I afgifvet betänkande N:o 1 har den s. k. 1886 års ekonomiska komité, tillsatt enligt Kongl. brefvet den 19 Mars nämnda år, uttalat såsom sin mening, att enskilda jernvägar, som hade mer än rent lokal betydelse, borde af staten förvärfvas, när sådant kunde ske till antagligt pris och när förvärfvandet i öfrigt vore för samhället förmånligt; samt att åtgärder för detta ändamål borde så fort ske kunde vidtagas. Denna sin mening har komitén stödt på hufvudsakligen den grund, att, i den mån jernvägarne i landet komme i statens ego, en betydlig fraktlindring skulle beredas och utsigt uppstå att framdeles kunna medgifva än ytterligare lindringar utöfver dem, statens frakttaxas tillämpning å *alla* jernvägar inom landet skulle åstadkomma.

Det kan ej nekas, att den grund, komitén sålunda angifvit för sin mening, är något ensidig. Visserligen äro till stöd för förslaget åtskilliga andra grunder antydda, men detta så kortfattadt, att det är uppenbart, att komitén tänkt sig fraktlindringen såsom det ojemförligt vigtigaste skälet för inköp i stor skala af enskilda jernvägar. Följden af denna ensidighet har icke uteblifvit. Ty redan inom komitén sjelf blef förslaget föremål för kritik, hvilken, intagen i den vid betänkandet fogade reservationen, ännu icke blifvit bemött och som i olika tonarter upprepats från andra håll. Reservationen utgår från det kända förhållande, att våra nuvarande statsbanor icke lemna så stor afkastning, att dermed ränta och amortering å upptagna jernvägslån kunna gäldas, och påvisar faran af att ytterligare utvidga statsbanenätet genom inköp af enskilda jernvägar, innan de staten redan tillhöriga jernvägarnes afkastningsförmåga uppbringats till erforderlig höjd. Dessutom framhåller reservanten det osan-

nolika deri, att enskilda jernvägar skola kunna af staten förvärfvas till »antagligt pris» och åberopar till stöd derför den erfarenhet, som vunnits vid hittills för statens räkning inköpta privatbanor.

Onekligt lärer vara, att de af reservanten anförda skälen vid första påseende synas starka. Men om ock detta medgifves, lärer det dock få anses ovisst, huruvida icke komiténs förslag, utan afseende på de skäl, som derför åberopats, i och för sig är värdt mera beaktande än hittills synes hafva kommit detsamma till del.

Syftet med den följande framställningen är att ådagalägga, att så är förhållandet och att frågan i sjelfva verket rör sig om ett stort fosterländskt mål, väl värdt att af alla, som å dess lösning kunna utöfva inflytande, tagas i öfvervägande och främjas.

Författaren har i egenskap af sekreterare hos den afdelning af komiten*, åt hvilken utredningen af jernvägsfrågan blef anförtrodd, varit i tillfälle taga del i afdelningens arbeten, af hvilka frukten föreligger i det ofvannämnda betänkandet I. Afdelningens förslag var emellertid i åtskilliga vigtiga afseenden omfångsrikare än betänkandet efter vidtagna stympningar blef; och det är en bearbetning af det material, som legat till grund för afdelningens ursprungliga förslag i de delar, komitén in pleno ansett sig böra utesluta, som nu framlägges. Enligt den för arbetet uppgjorda plan skall detsamma, utförligare än komitén in pleno ansett lämpligt, behandla följande i komitébetänkandet endast antydningsvis berörda frågor:

verkningarna af konkurrens jernvägar emellan inom olika länder, särskildt England;

de motiv, som legat till grund för beslutet om inköp af enskilda jernvägar för statens räkning i Tyskland m. fl. länder;

tillvägagåendet i Tyskland vid afslutande af kontrakt om inköp af enskilda jernvägar för statens räkning; samt

några hithörande statistiska data.

---

* Ledamöterne af denna afdelning eller underkomité voro Herrar A. P. Danielson, Friherre F. von Essen och E. Fränckel.

Dessa hufvudpunkter torde lämpligast behandlas i sammanhang med en redogörelse för det olika sätt, hvarpå i särskilda kulturländer, staten förhållit sig till jernvägarne. Man skall i en sådan redogörelse finna, huru från en ringa början, jernvägarne utvecklat sig till en faktor af omätlig betydelse i det moderna samhällslifvet och huru frågan om statens jernvägspolitik, dess riktning, medel och mål så godt som öfverallt, der jernvägsväsendet erhållit afsevärd utveckling varit eller är en af dagens brännande, svårlösta frågor.

Det skall visa sig, huru den i jernvägsväsendets början rådande obekantskapen med jernvägarnes natur och omöjligheten att under deras tidigare utvecklingsskede förutse den omhvälfning i samfärdselförhållandena, som af dem skulle åstadkommas, i de flesta kulturländerna vållat en osäkerhet i lagstiftningen angående jernvägarne, som föranledt ett vacklande mellan olika principer, hvilket i jemförlig grad endast egt rum på få andra områden för statens lagstiftning. Slutligen skall af en undersökning af förevarande ämne visa sig, huru i de länder, der jernvägsproblemet utmynnat i frågan, om stats- eller privatbanor äro för ländernas ekonomiska utveckling fördelaktigast, den uppfattning mer och mer gjort sig gällande, att det allmännas intressen i jernvägsväsendet äro af den art och betydelse, att de icke kunna på ett tillfredsställande sätt skyddas med mindre jernvägarne egas och äfven förvaltas af staten genom dess organ. Man skall finna huru de sträfvanden, som här och hvar framträdt att under statens ego och förvaltning bringa jernvägarne inom dess område i åtskilliga länder genomförts, i andra åter hittills för det närvarande strandat; samt huru, särskildt der detta senare inträffat, man sökt på lagstiftningens väg tillförsäkra staten rätt att kraftigt ingripa i jernvägarnes förvaltning. Men å andra sidan skall det visa sig, huru, äfven der en sådan rätt finnes och utöfvas, de enskilda jernvägsförvaltningarna äro i stånd att motsätta sig sådana anordningar och bestämmelser, som, från statens sida önskliga, strida mot de enskilde egarnes syften och intressen, samt huru de enskilda jernvägsförvaltningarna växt ut till en makt, för hvilken statens ej sällan kommer till korta.

England och Amerika.

Den första koncessionen å anläggning af jernväg för ångkraft meddelades af engelska parlamentet den 19 April 1821, enligt hvilken koncession E. Pease berättigades anlägga en jernbana mellan Stockton och Darlington samt derå framdraga vagnar eller andra »vehicles» medelst djur eller »på annat sätt». Ifrågavarande jernvägsanläggning fullbordades inom få år och den 27 Sept. 1827 afsändes det första genomgående bantåget, framdraget af ett Stephensons lokomotiv med en hastighet af ända till 19 kilometer i timmen.

Sedan genom det af Pease gjorda försöket visat sig att företaget var genomförbart, dröjde det ej länge förr än nya koncessionsansökningar framkommo. Skarpt motstånd mötte dock, isynnerhet från deras sida, hvilka i det nya kommunikationsmedlet sågo en fara för egna intressen. Sålunda lyckades de stora kanalbolagens representanter år 1825 förmå parlamentet att afslå en ansökning om koncession å en jernvägslinie mellan Manchester och Liverpool, men redan följande år omstämdes meningarna och koncessionen beviljades då. 1830 fullbordades och öppnades denna linie för allmän trafik; och snart började en verklig stormlöpning mot parlamentet af nya koncessionssökande. Vid slutet af år 1836 hade ock beviljats koncessioner å olika jernvägar till sammanlagd längd af ungefär 1,500 kilometer.

Parlamentet behandlade koncessionsansökningarna i samma ordning som sådana beträffande anläggning af kanaler och hade ännu mot slutet af 1830-talet, ej kommit till insigt om, att jernvägsfrågorna borde behandlas ur helt andra synpunkter; än mindre antog det någon speciel lag om jernvägsanläggningar och vilkoren derför. Hvarje koncessionsurkund konstituerade koncessionärerne såsom en korporation eller moralisk person, utrustad med rättighet att i mån af behof förvärfva och besitta jord samt att inom faststälda maxima upplåna kapital och bestämma taxor. Länge gjorde sig den mening gällande, att konkurrensen, denna den allmänna rörelsens mäktiga häfstång, skulle komma att utöfva ett kraftigt och med hänsyn till den trafikerande allmänhetens intressen gynsamt inflytande på jernvägarne och deras förvaltning. Man trodde i början icke en gång, att jern-

vägarne skulle komma att i väsentligare mån draga trafik från de stora landsvägarne; och då denna uppfattning omsider måste vika för en annan och riktigare, antog man, att åtminstone kanalerna, särskildt med afseende på tyngre och skrymmande gods, skulle komma att bilda en motvigt mot trafikens monopoliserande å jernvägarne. Slutligen synes jemväl hafva antagits, att jernvägsbolagen, på samma sätt som kanalbolagen, endast skulle komma att ega sjelfva banorna, men icke den för trafiken behöfliga rörliga materielen, utan att nödiga fortskaffningsmedel skulle komma att tillhandahållas af andra på samma sätt som t. ex. kanalbolagen i allmänhet ej egde de å kanalerna gående farkosterna utan inskränkte sig till att upplåta sjelfva farleden. Mellan dem, som tillhandahölle nödiga lokomotiv och vagnar förmodades en kraftig konkurrens komma att uppstå; och på grund af dessa antaganden upptogs i alla koncessioner en bestämmelse, enligt hvilken koncessionshafvarne förpligtades att, hvar och en för sin bana, låta hvem som helst mot betalning enligt faststäld taxa med egna eller hyrda lokomotiv och vagnar transportera personer och gods. Beträffande sådana transporter, som jernvägsbolaget sjelft ombesörjde med egen materiel skulle det vara underkastadt skyldigheten att icke öfverskrida en af parlamentet faststäld maximaltariff. Men då bolaget endast hade skyldighet att upplåta sjelfva banan till begagnande men icke t. ex. en del för olika slag af trafik oundgängliga inrättningar och anstalter och då det var absolut omöjligt att upprätthålla en enhetlig ledning af trafiken, om flere särskilda trafikbolag, hvart och ett med sin materiel, upptagit täflan om person- och godstransporterna, så blef den väntade konkurrensen på en och samma bana mellan flere trafikbolag aldrig förverkligad.

Detta faktum konstaterades af en år 1839 af parlamentet tillsatt komité, hvilken i afgifvet betänkande visade, att den metod för jernvägsdriften, som man ursprungligen antagit skola följas, hvarken vore ändamålsenlig eller önskvärd eller ens möjlig. Komitén slutade sitt betänkande med uttalande derom, att, ehuru parlamentet vid pröfning af koncessionsansökningar icke gått till väga med önsklig försigtighet, det

dock syntes vara lämpligast, att parlamentet för framtiden så litet som möjligt ingrepe i jernvägarnes förvaltning utan endast försäkrade sig om, att gifna koncessionsbestämmelser fullgjordes. Antagandet af ett sådant system skulle vara egnadt att framkalla tillmötesgående och god vilja hos jernvägsförvaltningarna och förmå dem att öka sina bemödanden att tillfredsställa allmänhetens anspråk och afhjelpa klagomål.

Kort derefter antogs en lag (3 och 4 Victoria, Kap. XCVII) enligt hvilken hvarje ny linie först efter godkännande af Board of Trade finge upplåtas till trafik och hvilken lag beklädde denna myndighet med makt att utse särskilda tjenstemän för utöfvande af uppsigt öfver jernvägarne och förpligtade dessa att meddela uppgifter om olycksfall, inkomster, antal resande o. s. v.

Det engelska jernvägsnätet växte mer och mer och det dröjde icke länge förr än man stod inför en ny, dittills okänd form af konkurrens, på hvilken man förut icke tänkt, nämligen konkurrens mellan två parallela jernvägar. I stället för att vid denna nya frågas första framträdande låta underkasta henne grundlig utredning, åtnöjde sig parlamentet med att såsom förut pröfva hvarje särskildt jernvägsprojekt för sig samt fortfor att på vanligt sätt, och således utan fasta principer och system, meddela olika sökande koncessioner å nya jernvägsanläggningar. Vid slutet af år 1843 hade sålunda koncessioner beviljats å jernvägar till sammanlagd längd af 3,847 kilometer, af hvilka vid samma tid en stor del upplåtits till trafik.

Med anledning af jernvägsnätets snabba tillväxt och de i sammanhang dermed uppstående spörsmålens vigt uppdrog parlamentet år 1844 åt en komité att underkasta hela jernvägsväsendet en genomgående undersökning. Denna komité, i hvilken Gladstone blef president, framlade resultaten af sina arbeten i särskilda betänkanden (Parliamentary papers, 1844, N:ris 37, 39, 166, 283, 318 och 524 Vol. XI), slutande med följande uttalanden, *att* parlamentet beviljat koncessioner å en mängd umbärliga eller onyttiga jernvägar; *att* konkurrens mellan olika jernvägsbolag vore i högre grad skad-

lig än nyttig för allmänheten; *att* jernvägsväsendet borde göras till föremål för en särskild lagstiftning (lagarne stiftade af kronan och parlamentet samt tillämpade och öfvervakade af offentlig myndighet); och *att* det syntes lämpligt att, genom hotet att bifalla ansökningar om koncession å parallela jernvägslinier, tvinga de redan bestående jernvägsbolagen att böja sig för nya anordningar, som från statens sida funnes önskvärda men icke godvilligt kunde genomföras.

Komiténs förslag ledde till antagandet af lagen 7 och 8 Victoria Kap. LXXXV. Enligt denna skulle staten ega rätt att för sin räkning förvärfva hvarje derefter koncessionerad jernväg; en rätt, som dock ej kunde göras gällande under längre tid än 21 år. Inlösningspriset skulle, om jernvägens nettoafkastning uppginge till 10 procent å derå nedlagdt kapital, utgöra 25 gånger medeltalet af de 3 sista årens nettobehållning. Uppnådde nämnda afkastning ej så stort procenttal, skulle priset bestämmas genom skiljedom. Lagen bemyndigade derjemte regeringen att efter förloppet af 21 år nedsätta alla de jernvägars tariffer, hvilka under de 3 sista åren gifvit i afkastning minst 10 procent; dock så att taxan icke finge modifieras derhän att icke 10 procents afkastning erhölles.

Vid samma tid inrättades i Board of Trade en särskild afdelning för jernvägsärenden, hvilken skulle underkasta alla nya jernvägsprojekt en förberedande pröfning, särskildt med afseende på konkurrens- och monopolväsendet.

Denna afdelning framlade år 1845 för parlamentet utlåtanden öfver ett stort antal nya koncessionsansökningar, men dessa utlåtanden, af hvilka för öfrigt endast slutklämmarne offentliggjordes, föranledde från vederbörande sökandes sida så häftiga klagomål öfver afdelningen, att regeringen vid parlamentssessionens början lät förklara, att hon till parlamentets omedelbara pröfning genom de vanliga parlamentsutskotten skulle öfverlemna samtliga koncessionsansökningar. Så skedde, och i flere fall lemnade parlamentet helt och hållet utan afseende de förslag, afdelningen i Board of Trade framstält. Sålunda hade föreslagits, att fusioner mellan olika jernvägar

(sammansmältning) endast skulle få ega rum i några få fall, såsom t. ex. mellan två eller flere banor, hvilka tillsammans bildade en enda fortlöpande linie, men parlamentet gaf icke desto mindre sitt samtycke till flere framställningar om fusioner, hvilka afdelningen inom Board of Trade afstyrkt. Dennas ställning blef till följd af det ringa afseende, som fästes å dess framställningar, ohållbar, och afdelningen upplöstes ock efter endast några få månaders tillvaro.

1845 års parlamentssession upptogs till en god del af behandlingen af en ny fråga, som jernvägarnes utveckling bragt på dagordningen, nämligen om den konkurrens, som utvecklat sig mellan jernvägsbolagen å ena och kanalbolagen å andra sidan. I striden mellan dessa hade jernvägarne fått öfvervigten; och inom parlamentet gjordes försök att komma den svagare parten till hjelp genom åtskilliga lagstiftningsåtgärder, hvilka dock blefvo af medelmåttigt praktiskt värde. Samtidigt fortfor parlamentet att pröfva ansökningar om nya koncessioner å jernvägar samt om ändringar i äldre sådana. Man kan göra sig en föreställning om det oerhörda arbete, pröfningen af alla dessa koncessionsansökningar kostade, då man finner, att, medan de ursprungliga koncessionerna i allmänhet ej innehöllo mer än högst ett hundratal artiklar eller paragrafer, antalet sådana i senare koncessioner växt till närmare 400, beroende på den mängd nya förhållanden, som i dessa handlingar måste uppmärksammas. För att i någon mån underlätta parlamentsutskottens hårda arbete, beslöt parlamentet ändtligen att i tre särskilda lagar kodifiera alla gällande, i de särskilda koncessions-urkunderna upptagna, bestämmelser. Resultatet häraf föreligger i de s. k. Consolidation Acts. Dessa acter innehålla, den första, »Companies clauses act», alla stadganden, som beröra förhållandet mellan jernvägsbolagen å ena samt aktieegarne och borgenärerne å andra sidan; den andra, »Land clauses act», stadgandena om förvärf af erforderlig mark, ersättningsskyldighet för skada m. m., och den tredje, »Railway clauses act», stadgandena om sjelfva banbyggnaden, jernvägsdriften o. s. v.

Anmärkningsvärdt är, att dessa lagar, hvilka i öfrigt äro temligen fullständiga, sakna alla bestämmelser om tariffer för

person- och godstrafiken, och att dessa bestämmelser fortfarande meddelades endast i specialurkunder för hvarje uppkommande fråga.

Åren 1845—48 pläga i de engelska jernvägarnes historia betecknas med benämningen »jernvägsraseriperioden»; och detta med skäl. Parlamentet formligen öfverhopades med ansökningar om nya koncessioner; och då dessa måste pröfvas utan föregående granskning af sakkunnig myndighet, kan man lätt föreställa sig under hvilket högtryck parlamentsutskotten måste arbeta. * Spekulationen i jernvägar steg till en häpnadsväckande höjd och grep omkring sig bland alla samhällsklasser. En på parlamentets föranstaltande uppgjord förteckning öfver alla under 1845 koncessionerade banors delegare och obligationshafvare upptager mer än 20,000 personer, som tecknat tillsammans 21,600,000 pund sterling. I ett sammandrag öfver delegare och obligationshafvare i alla färdiga banor angifvas de tecknade kapitalen till 83,800,000 pund. Bland intressenterne fans ett antal af ej mindre än 157 parlamentsledamöter, hvilket till någon del torde förklara det allmännas maktlöshet gent emot privatintressena i jernvägsväsendet.

Under åren 1844—47 beviljades följande koncessioner:

År:	Koncessionernas antal:	Banornas längd i kilometer:	Beräknadt kapital i pund:
1844	57	1,288	20,705,000
1845	120	4,347	60,074,000
1846	270	7,306	133,943,000
1847	190	2,179	39,854,000

Detta gick uppenbarligen för långt och det var hög tid att en gräns sattes för den vilda spekulationen, ty redan år 1847 nödgades parlamentet förlänga terminerna för fullbordande af åtskilliga banor, som erhållit koncession och något senare måste af de 1845—47 beviljade koncessionerna flere annulleras.

* År 1846 tillsattes för jernvägsfrågor 64 parlamentsutskott, hvilka höllo 867 sammanträden; 1847, 52 utskott med 635 sammanträden och 1848, 14 utskott med 176 sammanträden.

Men icke nog med dessa anledningar till varsamhet; ännu en ny fråga uppstod, som kräfde mycket arbete. Den tid hade nämligen nu kommit, då en sammanslutning af mindre jernvägsförvaltningar till ett helt i trafikhänseende visade sig nödvändig. Inom underhuset tillsattes för undersökning af denna fråga ett utskott, hvilket afgaf två betänkanden i ämnet. Det första af dessa innehåller en framställning af de fördelar, som konkurrensen i jernvägsväsendet erbjöde i förhållande till monopol, och utskottet ansåg, att det å ena sidan vore af vigt, att fusioner mellan olika jernvägsförvaltningar icke alltför beredvilligt beviljades af parlamentet, men påvisade å andra sidan, att bolagen i sjelfva verket redan voro berättigade att med hvarandra afsluta fördrag, hvilka icke kunde af staten förhindras och hvilka faktiskt inneburo alldeles detsamma som en i öflig form åvägabragt fusion. I sitt andra betänkande yttrade sig utskottet särskildt om fusioner mellan kanal- och jernvägsbolag, beträffande hvilka utskottet ansåg skäl till vägran från parlamentets sida icke förefinnas. Vissa lagar föreslogos dock, hvilka skulle minska vådan af ifrågavarande slags fusioner; hvarjemte utskottet hemstälde om inrättandet af en myndighet med uppdrag att vaka öfver lagarnes efterlefnad och att till parlamentet lemna nödiga upplysningar och råd.

Förslagen godkändes; och snart tillsattes genom en lag af år 1846 (9 och 10 Victoria Kap. CV) en af 5 medlemmar bestående jernvägskommission, hvilken, bland annat, skulle afgifva utlåtanden öfver alla koncessionsansökningar och särskildt öfver alla frågor om konkurrens och fusion. Kommissionen framlade ett förslag till allmän jernvägslag, men denna blef, då den 1847 förekom i parlamentet afslagen och kommissionen upplöstes 1851, hvarefter dess funktioner öfvertogos af Board of Trade.

Under det parlamentet sysselsatte sig med frågan, *om* fusioner skulle tillåtas eller icke, hade emellertid en institution utbildat sig, hvilken småningom blef och ännu är af den största betydelse och hvars tillvaro, åtminstone i viss mån, gjorde parlamentets samtycke till fusioner umbärligt. Den 2 Januari 1842 hade nämligen på enskildt initiativ in-

rättats det s. k. Railway clearing house, ursprungligen bestående af 5 ledamöter, af hvilka 4 voro tjenstemän vid olika jernvägar. Dessa verkstälde nödiga afräkningar mellan 2 jernvägsbolag, hvilkas banor stötte till hvarandra och ombesörjde gemensam trafik, men genom förhållandenas makt utvidgades snart verksamhetsfältet. Under jernvägsväsendets tidigare utvecklingsskeden kom det så godt som aldrig i fråga, att det ena bolagets rörliga materiel användes på annat bolags banor. Men småningom måste de olika bolagen träda i allt närmare och närmare trafikförbindelser med hvarandra, och de vände sig då till nämnda clearing house, som snabbt och säkert verkstälde alla nödiga uträkningar och fördelade gemensamma inkomster. Vid början af 1847 hade de flesta då trafikerade jernvägar ingått såsom medlemmar i clearing house; och för parlamentet återstod ej annat än att genom en lag gifva institutionen sanction, hvilket skedde 1850. Bolagens frihet att efter behag in- eller utträda ur föreningen har dock icke af parlamentet inskränkts, hvadan föreningen icke kan anses hvila på säkrare grund än förut.

Lusten för jernvägsbyggnader började vid slutet af 1840-talet att aftaga och vid 1850 års början visade sig reaktionen efter den föregående periodens byggnadsraseri ganska stark samt tilltog i samma mån aktieegarne sågo de förut rikliga dividenderna minskas och alla jernvägspappers kurs falla. Verkan häraf skönjes i minskadt tillopp af koncessionssökande och i byggnadsverksamhetens aftagande. I genomsnitt byggdes under hvart och ett af åren 1834—1840 214 kilometer om året, från 1840—45 386 kilometer och från 1845—50 1,307 kilometer, men 1850—55 endast 590 kilometer och 1855—60 684 kilometer.

De frågor, som under perioden 1848—58 mest sysselsatte parlamentet, angingo konkurrens mellan två eller flere parallela jernvägar samt såsom en nödvändig följd häraf fusioner till undvikande af den för jernvägsbolagens intressen skadliga konkurrensen.

Vid 1853 års parlamentssession hade ansökningarna om fusioner växt till sådant antal, att parlamentet fann nödigt låta verkställa utredning i ämnet ur rent principiel synpunkt.

Det för detta ändamål tillsatta utskottet yttrade beträffande fusionerna, att sådana icke borde från parlamentets sida främjas, utan att det vore bättre medgifva bolagen rätt att ingå trafiköfverenskommelser, hvilka efter viss tids förlopp kunde underkastas revision. Enligt utskottets uppgift sträfvade jernvägsbolagen att till undvikande af inbördes konkurrens förena sig under gemensam förvaltning och att öka området för sin verksamhet genom upptagande af främmande linier. Något kraftigare hinder mot dylika fusioner kunde parlamentet emellertid icke uppställa, ty i händelse af vägradt bifall till ansökningar derom, kunde bolagen otvifvelaktigt träffa andra slags aftal, genom hvilka faktiskt ernåddes samma syfte som genom formlig, af parlamentet medgifven fusion. Utskottet som förutsåg olägenheterna af de vid sidan af lagen åstadkomna fusionerna, fann alltså intet verksamt medel att förekomma dem. Det ryggade tillbaka och varnade för ett på parlamentets pröfning beroende projekt, enligt hvilket det stora London and North-Western-bolaget skulle i sig upptaga andra bolags jernvägslinier till kapitalvärde af 60,000,000 pund och öka sina årsinkomster i förhållande dertill. Och dock har samma bolag, som år 1846 bildats genom sammanslagning af 9 särskilda bolag tillsammans egande 606 kilometer jernväg och sedermera vid särskilda tillfällen fått koncession på och sjelf byggt sammanlagdt 402 kilometer jernväg, under de närmaste 15 åren efter förenämnda utskottsbetänkande i sig upptagit främmande bolags linier till sammanlagd längd af 1,558 kilometer, och kapitalvärdet å dess linier har stegrats till 74,400,000 pund samt de årliga inkomsterna med 880,000.

Utskottets betänkande, hvilket utvisar en temligen pessimistisk uppfattning af statsmaktens förmåga och utvägar att utöfva inflytande på jernvägsväsendets utveckling ledde ej till annan påföljd än att år 1854 utfärdades en lag (17 och 18 Victoria Kap. XXXI) i enlighet med de grundsatser, utskottet uttalat beträffande konkurrensväsendet, af hvilket utskottet framhållit åtskilliga skuggsidor. Den nya lagen stadgade, att jernvägsbolag vore skyldigt att vid hvarje befraktning lemna *alla,* utan undantag för någon eller några

befraktare, samma och lika förmåner. Det är möjligt, att denna lag kunnat medföra god verkan i det afsedda syftet, om tillika anvisats ett praktiskt sätt för bevakande af de intressen, som genom lagen skulle skyddas. Då den emellertid i detta hänseende icke angaf annan utväg än rättegång vid allmän domstol, är det gifvet, att de dermed förenade kostnader, tidsutdrägt och särskildt svårigheten att anskaffa erforderligt bevisningsmaterial skulle afskräcka de fleste om icke alla trafikanter att på denna väg tilltvinga sig den rätt till lika behandling i alla befraktningsangelägenheter, som lagen skulle främja och skydda. I öfverhuset påyrkades ock lagens förkastande just på den grund, att det kunde förutses, att den icke skulle blifva i afsevärd mån använd.

År 1858 beslöts en lag, hvars syfte var, att förhindra sammanslutningar mellan jernvägs- och kanalbolag, men äfven denna lag blef utan afsevärd praktisk betydelse.

Det kan icke nekas, att under åren 1850—58, trots alla då träffade aftal om fusioner, konkurrens mellan olika jernvägar förefunnits och på några ställen beredt allmänheten vissa, om ock kortvariga fördelar. Sålunda sjönko t. ex. under striden mellan London and North-Western samt Edinburgh-Glasgowjernvägarne 1857 biljettprisen mellan London och Manchester (293 kilometer) från 75.5 francs för första och 50 francs för andra klassen till 8.75 och 7.5 francs. I Skottland sänkte af konkurrensskäl Caledonian och Edinburgh-Glasgow-banorna biljettprisen mellan sistnämnda båda städer från 10, 7.5 och 5 francs till 1.25, 0.90 och 0.62 francs. Motsvarande nedsättningar i fraktprisen för kol och andra vigtiga transportartiklar gjordes äfven vid några jernvägslinier.

Den nytta allmänheten hade af dessa fraktnedsättningar bör icke underskattas, men de fingo ej länge åtnjutas.

Den 9 September 1858 hölls i London en märklig sammankomst mellan direktörerna för de flesta engelska, skottska och irländska jernvägarne, hvarvid följande beslut fattades:

1. De särskilda jernvägarnes tariffer för person- och godstrafik skola regleras på sådant sätt, att de, utan att

*skada** den trafikerande allmänhetens intressen, bereda jernvägsbolagen den största möjliga vinst;

2. Om två eller flere jernvägsbolag, hvilkas banor förmedla trafiken mellan samma orter, icke kunna träffa öfverenskommelse om en för båda eller alla gällande tariff samt andra behöfliga bestämmelser, skola tvistepunkterna föreläggas kompromissarier och bolagen rätta sig efter deras dom;

3. Om mellan två orter finnas två eller flere jernvägar, skola tarifferna å samtliga vara lika; och

4. Tvister mellan jernvägsbolag böra alltid afgöras genom kompromissarier och bolagen undvika ruinerande processer vid domstolarne.

Man kan anse, att från den tid, dessa beslut fattades, all verklig jernvägskonkurrens upphört i England. Fusioner skedde i stor skala eller ock hjelpte man sig fram medelst kartellöfverenskommelser eller andra aftal, hvarmed ett liknande resultat ernåddes utan att kunna från parlamentets sida anfäktas.

Det ligger utom detta arbetes plan att redogöra för alla de särskilda parlamentsbeslut, som efter denna tid kommit till stånd. Jernvägarne i England hafva, man är berättigad säga det, utvecklat sig oberoende af de stridiga beslut, parlamentet tid efter annan fattat om dem. Kongl. kommissioner och parlamentsutskott hafva utgifvit digra betänkanden, hvari de olika jernvägsfrågorna behandlats, men något större praktiskt resultat hafva de många betänkandena icke medfört. De vigtigaste af dem äro ett par utlåtanden, afgifna, det ena år 1867 af en Kongl. kommission och det andra år 1873 af en af parlamentets båda hus tillsatt komité. Det förra behandlar vidlyftigt så godt som alla de frågor, hvilka förut förekommit och gifvit anledning till debatter i parlamentet, och särskildt har kommissionen fäst sin uppmärksamhet vid koncessionsväsendet och jernvägarnes möjliga inköpande för statens räkning, men trots sin vidlyftighet är utlåtandet ytterst sparsamt på positiva förslag och de få, som framlades, hafva icke ledt till nämnvärdt resultat.

* När sådan »skada» kunde anses vara för handen skulle jernvägsbolagens direktörer sjelfve afgöra.

Det af 1872 års parlamentskomité år 1873 offentliggjorda utlåtandet är af större betydelse. Deri behandlas omfattande lagförslag, som understälts parlamentet angående nya fusioner i stor skala. Med anledning af ifrågavarande utlåtande antogs en lag (37 och 38 Victoria, Kap. XLVIII), hvars syfte var att hindra alltför vidtgående fusioner. Dess verkan har dock icke blifvit större än den af de förut i samma syftning antagna lagar.

Det engelska jernvägsnätet har tillväxt på sätt nedanstående tabell utvisar:

Vid slutet af:

1843	funnos	jernvägar	till	sammanlagd	längd	af	3,142	kilom.
1853	»	»	»	»	»	»	12,362	»
1863	»	»	»	»	»	»	19,834	»
1873	»	»	»	»	»	»	25,892	»
1883	»	»	»	»	»	»	30,058	»

Ursprungligen företogos jernvägsbyggnader endast mellan sådana orter, mellan hvilka en liflig trafik redan förut egde rum. Man tänkte sig då icke möjligheten att genom jernvägar rent af framkalla sådan. Genom detta, för öfrigt helt naturliga tillvägagående, inträffade, i den mån jernvägsnätet vidgades och sammanhängande linier tillkommo, att de stora trafikvägarne delades på flere olika egares händer. Häraf alstrades svåra olägenheter: bristande enhet i trafikens ledning, olämpliga anordningar vid de, olika egare tillhöriga banornas anknytningspunkter, omlastningar, dyr förvaltning o. s. v. Det är naturligt, att jernvägsbolagen i eget intresse skulle söka att öfvervinna dessa betydliga olägenheter och år 1846 kan märkas början härtill, då de s. k. längdfusionerna begynte, d. v. s. sammanslagning till *ett* af de bolag, hvilka egde de särskilda delarne af en mellan två orter löpande bana. Vid denna tid bildades stamnäten för de nu mera så betydande stora bolagen: Great-Northern, Great-Western, London and North-Western, London-Brighton and South-Coast, Manchester-Sheffield and Linconshire, York and Newcastle (nu North-Eastern), Midland och Lancashire and Yorkshire.

Fusionsprocessen har icke upphört, men den har fått en annan karakter. Sedan nämligen de större bolagen småningom kommit i besittning af sammanhängande linier, började de äfven att sträfva efter förvärfvande af de efter hand uppkomna parallel- och bibanorna, hvarigenom de föranledde en art af spekulation, för hvilken de sjelfva blefvo offer. Bolag bildades nämligen med uteslutande syfte att anlägga jernväg i någon trakt, der sådan ännu ej fans, men i omedelbar närhet till annan jernväg eller allrahelst *emellan* två eller flere banor, tillhöriga större bolag. När byggnaden fullbordats, såldes den till det mestbjudande af dessa senare. De menliga följderna af slik spekulation i jernvägsbyggandet samt af den lätthet, hvarmed parlamentet beviljade koncessioner å ifrågavarande slags jernvägar (de s. k. contractor's lines) visa sig ännu i dag och hafva gjort sig känbara såväl för de större bolagen, mot hvilka spekulationen riktades, som för den trafikerande allmänheten. De äldre bolagen nödgades att ständigt vara på sin vakt och utkämpa den ena striden efter den andra inför de parlamentsutskott, som förberedelsevis behandlade till parlamentet inkomna koncessionsansökningar för att, om möjligt, förhindra beviljandet af sådana bland dessa, som blott hade ofvannämnda slags spekulation till syfte. Detta kostade emellertid betydliga summor, såsom exempel hvarpå må anföras, att Great-Western-banans direktion under en enda parlamentssession måste utgifva mer än 30 tusen pund sterling endast för att inför utskotten söka skydda sig mot förslag angående nya contractor's lines. Blef, såsom oftast hände, oaktadt alla försök att sådant motverka, koncession beviljad å dylik jernväg, voro alla omkostnader förgäfves, ty då måste förr eller senare något af de bolag, mot hvilket spekulationens udd vändts, köpa banan i fråga, oftast till oskäligt högt pris.

1867 års kommission har utförligt redogjort för alla hithörande förhållanden, hvilka onekligen höra till jernvägsväsendets skuggsidor.

Såsom redan förut nämnts fortgingo, trots alla svårigheter, olika jernvägsbolags fusioner. På omfattningen af dessa är ett exempel redan anfördt, nämligen de fusioner,

som förekommit vid London and North-Western-bolaget och som till slut ledde till en sammanslagning af mer än 60 bolag, hvilka hvart och ett erhållit koncession å och byggt delar af det nät, som nu tillhör nämnda stora bolag. På samma sätt hafva andra, i vår tid betydande bolag uppstått, såsom t. ex. Great-Western, North-Eastern, Great-Eastern, Great-Northern, Midland o. s. v.

Vid betraktande af en karta öfver de engelska jernvägarne finner man, att flere orter, särskildt sådana mellan hvilka afståndet är betydligt, förenas med hvarandra genom flere jernvägar, och att trafikens stora hufvudpunkter ej sällan förbindas medels 2—4 jernvägar, hvilka tillhöra olika egare. Här finnas alltså, beträffande trafiken mellan nämnda hufvudpunkter, alla förutsättningar för en verklig konkurrens. Men, såsom redan antydts, jernvägsförvaltningarna hafva förstått att vare sig genom fusioner eller genom andra aftal, skriftliga eller muntliga, bekräftade af laglig myndighet eller hemliga, förekomma konkurrens eller göra slut derpå, om den uppstått.

1872 års parlamentskommission har lemnat en utförlig redogörelse för beskaffenheten af nyssnämnda slags aftal, hvilka i större eller mindre mån uppfylla samma ändamål, som en verklig fusion. De särskilda slagen af dylika aftal äro följande, af hvilka de tre första ansetts kunna eller åtminstone faktiskt träffats utan inhemtande af parlamentets samtycke:

1. Aftal att begagna samma tariff och tåghastighet vid all trafik mellan de ställen, hvilka beröras af de olika banorna.

2. Aftal, enligt hvilket vederbörande förvaltningar öfverenskomma att vexelvis i bestämd ordning besörja transporten af personer och gods mellan de stationer, i afseende å hvilka konkurrens kan ega rum, på sådant sätt att hvarje kontrahent behåller inkomsterna af trafiken å sin bana.

3. Aftal, enligt hvilket två eller flere jernvägsförvaltningar öfverenskomma, att den ena jernvägens tåg få trafikera äfven den eller de andras linier, hvarefter inkomsten delas efter en viss aftalad grund.

4. Aftal, att samtliga i aftalet deltagande banor enligt viss grund skola dela allas sammanlagda inkomst utan afseende på huru stor trafik den ena eller andra i verkligheten haft.

5. Aftal, enligt hvilket trafikerandet af en viss jernväg eller ett visst nät öfverlåtes åt en eller flere andra mot en bestämd afgift (förpaktningsaftal).

Det finnes numera näppeligen något enda jernvägsbolag, som icke ingått något af ofvan angifna slag af aftal med tillstötande jernvägars förvaltningar.

Det skulle föranleda för stor vidlyftighet att här redogöra för detaljerna i dessa slags aftal. Blott det torde böra anmärkas, att, ehuru fördelarna för jernvägsbolagen af ifrågavarande öfverenskommelser vida öfverväga, olägenheter dock icke saknas. Så t. ex. kan en jernvägsförvaltning i något enstaka fall vilja medgifva lättnader i priset för en viss transportprestation såsom t. ex. i fråga om större folkmöten o. d., men hindras derifrån genom vägran från den eller de jernvägars sida, med hvilka trafikaftal afslutits.

Utvecklingens gång i England har ledt derhän, att ett jernvägsmonopol faktiskt befinner sig i händerna på de stora bolagen. I jemförelse med jernvägsnätets splittring på en mängd smärre bolag erbjuder monopolet — och medlet att uppnå detsamma fullständigt, nämligen fusionerna — ofantliga fördelar med afseende på möjligheten att åstadkomma en harmonisk, enhetlig ledning och anordning af trafiken, sparsamhet i förvaltningen, stadga och reda i organisationsfrågor, lättnader för transit-trafiken samt slutligen med afseende på utvecklingen af de högre ledande myndigheternas duglighet och capacitet.

Man invänder visserligen, att det fins en gräns äfven för den största menskliga förmåga och att det derför måste blifva svårt eller omöjligt att finna en duglig ledare, när ett jernvägsnät ökats derhän, att det uppgår till tusentals kilometer. Riktigheten häraf bestrides kraftigt af 1872 års parlamentskomité, som i stället håller före, att allmänheten endast kan vinna på de öfverenskommelser, som jernvägsbolagen sinsemellan träffa angående gemensam trafik. Komi-

tén åberopar flere exempel till stöd härför, bland hvilka ett här må anföras. Före åstadkommandet af de fusioner mellan ett 40-tal förut skilda och delvis med hvarandra konkurrerande jernvägar, genom hvilka det nuvarande North-Eastern-bolaget bildades, voro tarifferna höga och dividenderna låga, men nu eger detta bolag ett af de största monopol i hela England; det beherskar genom ett jernvägsnät af omkring 2,500 kilometers längd trafiken inom ett stort område mellan floderna Tyne och Humber, och dock är det intet af de större engelska jernvägsbolagen, som håller lägre tariffer och lemnar jemnare och temligen höga dividender på anläggningskapitalet. Till komiten hade ock inkommit en mängd klagomål från trafikanter i olika delar af landet, äfven sådana, der s. k. konkurrenslinier funnos, men intet af dessa klagomål gälde den nu nämnda jernvägen. Ett stort och mäktigt bolag kan till följd af sina lägre förvaltningskostnader och rikare hjelpkällor icke allenast visa sig liberalare än andra med afseende på tarifferna, utan äfven besörja person- och godstrafiken med flere och snabbare tåg, skaffa sig bättre materiel, anordna stationerna lämpligare o. s. v.

Komitén slutar med följande uttalanden:

att de fusioner, som kommit till stånd, icke haft de menliga verkningar, man antagit;

att konkurrens mellan jernvägar, der den förekommit, icke kunnat eller kan genom lagstiftningen vidmakthållas; och

att fusioner eller andra deremot svarande öfverenskommelser mellan jernvägsbolag med nödvändighet komma att fortfarande såsom hittills ega rum.

Här är således erkändt, att konkurrensteorien icke hållit profvet. I sjelfva verket *kan* konkurrens mellan jernvägar icke uppehållas för så lång tid, att man ens är berättigad tala om en sådan på detta område och detta förutsågs ock af allt jernvägsväsendes egentliga grundläggare, Stephenson, hvilken ofta upprepade: öfverallt der öfverenskommelse är *möjlig,* der finnes icke rum för konkurrens. Dessa hans ord hafva besannats. Ty, om ock för en kort period konkurrensen och dess *gynsamma* verkningar erfarits, så är dock *nu* den engelska jernvägsindustrien monopoliserad på några

få mäktiga bolag. Antalet sjelfständiga jernvägsförvaltningar minskas mer och mer och mängden af dem tillhörande linier ökas. Och der jernvägar, tillhörande olika egare, förbinda samma punkter, der hafva fraktprisen för såväl person- som godstransporterna genom öfverenskommelse bestämts så, att den ena banan håller lika pris med den andra, oberoende deraf att väglängden på den ena kan vara större än på den andra.

Hurudan har under allt detta allmänhetens ställning till jernvägarne varit beskaffad och hurudan är den nu? Vid undersökningen häraf visar sig, att efter mer än ett halft århundrade, hvarunder jernvägar funnits i England, striden olika jernvägsförvaltningar emellan om mitt och ditt samt mellan dem å ena och allmänheten å andra sidan är lika liflig som någonsin förr. Skilnaden är blott, att striden nu utkämpas mellan ett färre antal jernvägsförvaltningar än förr och att öfvermakten allt mer fallit i de ledande jernvägsbolagens händer, derigenom att de nu, mer än förr, kommit till insigt om rätta beskaffenheten af det monopol, de faktiskt ega. En tid hafva makthafvarne för dagen trott sig böra så mycket som möjligt begränsa området för jernvägsförvaltningarnas fria beslutanderätt. Vid en annan åter har det ansetts bäst förenligt med allmänt och enskildt väl att lemna dem så fria händer som möjligt. Regering efter regering och parlament efter parlament hafva tillsatt komitéer för att anställa undersökningar i jernvägsväsendets alla grenar och såsom frukter af deras arbeten föreligga otaliga betänkanden, men endast i högst få fall har det händt, att från statens sida i den stora allmänhetens och med uppoffring af jernvägsbolagens mot dessa stridande intressen verkliga hinder ställts för jernvägarnes godtyckliga förvaltning i syfte att bereda egarne så stora enskilda fördelar som möjligt. Man kan derför den dag i dag är med fullt fog säga att, med undantag af åtskilliga föreskrifter angående skyldighet att vidtaga vissa åtgärder till skydd för lif och lem, jernvägarne i vår tid äro lika fria från kontroll från statens sida som någonsin förr. De skäl, som angifvas för detta sakernas läge, äro enahanda vare sig de meddelas af ministern för

dagen från hans plats i parlamentet, af en komité eller af jernvägarnes försvarare i pressen; nämligen

1. att ofantliga kapital nedlagts på jernvägsbyggande i hela England i tillit till, att de ursprungligen af parlamentet beviljade koncessionsvilkoren obrottsligen skulle blifva gällande, till följd hvaraf det skulle innefatta en stor orättvisa eller rättare en verklig konfiskation af egendom, om koncessionerna godtyckligt genom maktspråk ändrades; och

2. att det öfverensstämmer med engelska nationallynnet att låta enskilda, utan inblandning från statens sida, taga initiativ till och utföra alla sådana affärsföretag, som öfverhufvud *kunna* af enskilda sättas i verket.

Häremot har invändts, att vid den tid, då parlamentet började bevilja koncessioner å jernvägar, förutsågos ej och kunde ej, äfven af de mest skarpsinniga eller sangviniska, förutses, att jernvägsväsendet skulle komma att utveckla sig till en så omätlig betydelse, som det snart fick, och att, om denna utveckling förutsetts, parlamentet skulle hafva träffat helt andra anordningar, än fallet blef, för tillvaratagande af de stora allmänna och enskilda intressen, som stå på spel, om ej jernvägarne ledas i uteslutande syfte att främja dessa intressen.

I det föregående hafva antydningar lemnats, att mot de engelska jernvägarnes ledning från allmänhetens sida framstälts klagomål i åtskilliga afseenden. Närmast skulle nu följa att redogöra för dessa, men då de ega mycken likhet med motsvarande i Amerikas förenta stater, der jernvägarne liksom i England uteslutande drifvas för enskildas räkning, har det synts lämpligast att lemna denna redogörelse först längre fram.

Jernvägarnes utvecklingshistoria i Amerika och England har att uppvisa många hvarandra liknande drag. I Amerika liksom i England anlades i förstone ett stort antal smärre jernvägar, hvilka, när näten börjat förtätas och konkurrenspunkter genom två orters sammanbindande medelst olika linier uppstodo, kommo i häftig inbördes strid med afseende på trafiken mellan dessa orter, men, småningom bragta till insigt om den för dem sjelfva förderfliga verkan, fraktkrig

medförde, snart nog af förhållandenas egen makt tvungos att förlikas.

Jernvägsnätet i de förenta staterna i Amerika kan, enligt officiela uppgifter, vid 1885 års slut beräknas hafva uppgått till mer än 200,000 kilometer och utgjorde alltså, då vid samma tid sammanlagda längden af hela jordens jernvägar uppskattats till 450,000 kilometer, ej långt ifrån hälften af alla befintliga jernvägar. Åstadkommandet af detta väldiga jernvägsnät har varit en den enskilda företagsamhetens sak, ty de särskilda staterna hafva i allmänhet icke befattat sig med jernvägars anläggning. Ett bolag, som vill bygga en jernväg, behöfver blott iakttaga några rent formela föreskrifter med afseende på bildandet af affärsbolag, och om staten stundom funnit sig böra medverka till jernvägsanläggningar, har det skett på det sätt, att den skänkt vederbörande jernvägsbolag större eller mindre jordområden, genom hvilkas försäljning eller utarrendering bolagen kunna bereda sig inkomster. Men om sättet för jernvägens byggande, spårvidden, bildandet af reservfonder, frakttaxor, trafikens handhafvande o. s. v. har staten icke mycket bekymrat sig utan lemnat de enskilda fria händer. Till en början och så länge jernvägarne hade hvar och en sitt särskilda trafikområde och icke behöfde eller ens kunde gripa in den ena i den andras, märktes icke några svårare olägenheter af den enskilda företagsamhetens fria spelrum i jernvägsbyggandet. Men förhållandena hafva ändrat sig, sedan jernvägsnäten särskildt i de östliga staterna, mer och mer förtätats; och i närvarande stund är det ej sällan man i den amerikanska pressen finner uttalanden, som gå ut derpå, att jernvägarne i sjelfva verket blifvit en förbannelse för hela landet. Påståendet innefattar naturligtvis väsentlig öfverdrift, men den tanke, som ligger till grund för detsamma, saknar dock ej ett visst berättigande. Det är icke allenast hela den befolkning, som i handel och vandel kommer i beröring med och i större eller mindre mån beror af jernvägarne utan ock dessa senare sjelfva, som lida under följderna af de enskildas så godt som absoluta frihet såväl med afseende på jernvägarnes byggande som förvaltning. Denna frihet har för-

anledt en öfverproduktion, hvarom man i Europa svårligen kan göra sig en föreställning. De svåra handelskriser, hvilka inträffade åren 1873 och 1884 och hvilkas verkningar ännu i dag spåras, skärptes, om icke rent af föranleddes, af den oerhörda öfverproduktionen i jernvägar. Liksom i Europa egas de amerikanska jernvägarne åtminstone nominelt af aktiebolag, men då i Europa, innan byggandet får börja, noggranna beräkningar öfver anläggningskostnaderna och förslag till kapitalets anskaffande, måste uppgöras och underställas offentlig myndighets pröfning, frågar i de flesta af Amerikas förenta stater statsförvaltningen icke efter annat eller mera än att ett visst, temligen obetydligt antal aktietecknare är för handen, att en viss del af det bestämda aktiekapitalet* är tecknadt och åtminstone *en* procent deraf inbetald. Uppfyllas dessa mer än måttliga anspråk, kan bolaget med afseende på ordnandet af sina finansiela förhållanden handla efter godtfinnande. Endast i ett enda hänseende har man i några stater trott sig böra förbehålla det allmänna ett visst inflytande på jernvägarnes förvaltning i det att vederbörande bolag förpligtats att, när dess linier afkasta mer än 10 procent årligen å anläggningskapitalet, nedsätta sina fraktpris. I sjelfva verket har dock denna bestämmelse förblifvit en död bokstaf, i det att de jernvägar, som lemnade en så hög afkastning, genom allehanda åtgärder, såsom t. ex. aktiekapitalets nominella ökning, nya byggnadsföretag o. s. v., undandrogo sig förpligtelsens uppfyllande. Tillvägagåendet härvid är myckes enkelt. Aktiekapitalet tilltages så högt som möjligt, två, tre gånger högre än hela anläggningen kan beräknas kosta, men aktietecknarne behöfva ej inbetala mer än t. ex. en à två procent. Det är ingen ovanlig företeelse, att ett amerikanskt jernvägsbolag börjar sin verksamhet med ett nominelt aktiekapital af $2^1/_2$ millioner dollars, hvarå inbetalts en procent, eller 25,000. Till byggnadskostnadernas bestridande upptages ett lån mot obligationer och tecknare af dessa, hvilka löpa med

* Huruvida detta är tillräckligt för banans byggande och affärens trygghet är ett förhållande, som från statens sida icke är underkastadt någon pröfning.

viss ränta, erhålla vanligen ett större eller mindre antal aktier till skänks. Vidare lemnas sådana, utan valuta, till kommuner, fabrikanter, jordegare och andra, af hvilka bolaget framdeles kan vänta sig nytta. I många fall växer den rent fiktiva delen af anläggningskapitalet derigenom, att obligationerna utlemnas till en kurs, som i större eller mindre mån understiger pari. Det är gifvet, att det i många fall knappast kan blifva tal om att en jernväg, hvars byggnadskapital anskaffats på nu nämnda sätt, ens kan lemna ränta å sin obligationsskuld och att aktieegarne, af hvilka en stor del icke betalt en enda cent af sina aktiers nominalbelopp, under de första åren icke vänta sig någon utdelning på aktierna. Men om jernvägen visar sig vara ett någorlunda godt företag eller sken deraf genom ett lämpligt användande af reklamer kan beredas, kastas aktierna ut i marknaden och finna under någorlunda normala förhållanden alltid köpare. Går åter företaget omkull, i det att inkomsterna icke varda tillräckliga att täcka räntorna å skulderna, försvinna aktierna helt och hållet eller för någon tid ur marknaden; men detta vållar endast sällan deras egare afsevärd förlust, då de ofta icke betalt något för dem. Om de summor, det här rör sig, hafva beräkningar anstälts, enligt hvilka, exempelvis, af det belopp af $2\,{}^{1}/_{10}$ milliard, hvarmed under åren 1881—83 det i jernvägar i förenta staterna nedlagda kapital ökats, ej mindre än $1\,{}^{2}/_{10}$ milliard dollars utgjorde rent fiktivt kapital.

De, hvilka vid jernvägarnes förvaltning hafva ett väsentligt intresse, att denna må blifva ändamålsenlig och god, nämligen obligationshafvarne, kunna i allmänhet icke å denna förvaltning utöfva synnerligt inflytande, ty jernvägen tillhör naturligtvis aktieegarne; och då dessa senare, särskildt under de första åren, innan aktierna erhållit kurs å börsen, hafva endast föga intresse i jernvägen, varder det endast sällan svårt för en ring af aktieegare att förvärfva sig nödigt antal aktier (1 mer än hälften af alla utgifna), för att kunna enväldigt dominera jernvägens styrelse. Har detta lyckats, är minoriteten maktlös gent emot ringen, vare sig denna består af en enda eller flere personer.

Individens absoluta frihet i handel och vandel leder och har alltid ledt till fullständig seger för den starkare öfver den svagare; och jernvägarne göra icke något undantag från denna regel. Tillåtes mellan dem en ohejdad konkurrens, slutar denna alltid med seger för den starkaste, d. v. s. ur konkurrensen framgår dess motsats, det öfvermäktiga *monopolet*. Icke ens i England har konkurrens jernvägar emellan lemnats så fritt spelrum som i Amerika. I detta senare land, der jernvägskoncessioner i europeisk mening icke förekomma, kan, vid hvilken tidpunkt som helst en konkurrenslinie till en eller flere färdiga jernvägar byggas. Fraktprisen kunna der faktiskt om icke de jure ordnas helt och hållet efter den i jernvägens styrelse herskande ringens fria godtycke. Taxornas offentliggörande fordras ej eller öfvervakas icke med erforderlig kraft och intet hindrar beviljandet åt den ene trafikanten af förmåner, som ej lemnas den andre. Denna frihet hafva de amerikanska jernvägarne i fullt mått begagnat. I början leder konkurrens mellan jernvägar till nedsatta fraktpris, ja, från Amerika kunna exempel framvisas att godsafsändare icke allenast beviljats fri frakt utan äfven derjemte erhållit vissa förmåner för hvarje tonn fraktadt gods, men slutet på konkurrensen har blifvit detsamma som i Europa: antingen förlikning mellan de täflande eller den svagares underkastelse under den starkare och fraktprisens derpå följande stegring till sådan höjd, att de under striden åsamkade förlusterna godtgjorts och derutöfver vinst beredts. Stridens större eller mindre långvarighet beror på huru länge den ena eller andra täflande banan kan hålla ut. En särskild för Amerika egendomlig form af jernvägskonkurrens är konkurrens mellan en eller flera solventa banor å ena och en eller flera i liqvidation genom konkurs försatta jernvägar å andra sidan. Förvaltningen af dessa senare öfverlemnas åt en s. k. Receiver och denne, som icke har annat intresse än att tillse att åtminstone hans eget och biträdens arvoden må kunna med inkomsterna bestridas, förvaltar banan efter godtfinnande. För att konkurrera med andra, solventa jernvägar inlåter han sig på sådana fraktlindringar, att dessa tillämpade af nämnda jernvägar skulle leda äfven dem till

konkurs. En öfverenskommelse *måste* då träffas och det är detta, som afses, i det att de solventa banorna tvingas att tillösa sig den insolventa till sådant pris, att fordringsegarne blifva betäckta. Genom på sådant sätt framtvungna köp hafva flere förut goda jernvägsföretag sjelfva bragts på fall och i sin ordning kommit i andra »Receivers» händer, hvarefter spelet upprepats på andra håll. Betalningsinställelser af jernvägar, hvilka i Europa endast sällan förekommit, höra i Amerika till ordningen för dagen. Om hvilka stora förluster det här är fråga, framgår af en i Bradshaw's Manual för 1884 meddelad uppgift, enligt hvilken under 8 år (1876—83) tillhopa 291 bolag, egande tillsammans nära 40,500 kilometer jernvägar, och med ett anläggningskapital af nära 1 $^1/_2$ milliard dollars försatts i konkurs, hvarunder de förvaltats på ofvan antydda sätt.

Den hejdlösa konkurrensen mellan jernvägar skadar handel och rörelse genom den osäkerhet i tariffväsendet, som deraf alstras, och genom de refaktier, som följa denna konkurrens i spåren; men den största faran ligger dock icke häri, utan i det slutliga mål, hvartill ifrågavarande konkurrens med nödvändighet leder, nämligen till *jernvägsmonopolet*, hvilket, lagdt i enskildas händer och hänsynslöst begagnadt för att bereda innehafvaren den största vinst, som kan erhållas, försvårar den ekonomiska utvecklingen på många områden och i många riktningar. Sammansmältning af olika jernvägsbolag till ett kan i Amerika ske med stor frihet; och denna frihet hafva ock de olika jernvägsbolagen i rikt mått gjort sig till godo. Formerna för flere bolags förenande kunna vexla, men verkningarna blifva desamma. Än bildas af flere smärre bolag ett enda, då aktierna i hvart och ett särskildt utbytas mot aktier i det hela. Än skaffar sig, på ett eller annat sätt ett jernvägsbolag nödigt antal (1 mer än hälften af alla utgifna) aktier i ett eller flere andra, så att det kan bestämma öfver dessa senares förvaltning. Ett annat, ofta användt sätt är att ett bolag eller förening af sådana på viss tid förpaktar andra banor, till hvilkas egare en viss årlig ersättning betalas. Vanligt är, att tiden bestämmes till 999 år, hvarigenom förpaktningsaftalet i sak varder liktydigt med köp.

I de flesta fall innefatta dessa slag af öfverenskommelser en förening mellan starkare banor och sådana som måst i konkurrens uppgifva striden. Stundom uppstår konkurrens mellan jernvägsbolag, som alla äro lika starka och af hvilka intet kan kasta det andra ur sadeln. I dessa fall slutar striden i regeln med öfverenskommelse om trafikens och trafikinkomsternas fördelning i förhållande till den hvarje bana tillkommande andel i den sammanlagda transportmängden å alla banorna. I detta fall har ingen af kontrahenterna intresse i att undandraga den ena eller andra medkontrahenten trafik, ty den erhåller icke sjelf betalning för verkstälda transporter utöfver den andel, som i öfverenskommelsen bestämts. Inkomsternas fördelning sker genom utsedda förtroendemäns försorg, och, så länge enigheten mellan bolagen består, är förtroendemännens arbete icke synnerligen svårt. Erfarenheten har emellertid gifvit vid handen, att vidmakthållandet af denna enighet medför sådana svårigheter, som stundom och periodvis öfverstiga till och med de mest framstående och hederligaste förtroendemäns krafter. Ett exempel härpå torde få anföras. De stora jernvägsbolag, som besörja den betydliga trafiken till och från de stora hamnarna på Amerikas östra kust New-York, Philadelphia, Baltimore och Boston, nämligen *New-York Central and Hudson River Railroad; Pensylvania Railroad; New-York Lake Erie and Western Railroad; Baltimore and Ohio Railroad* samt *Grand Trunk Railroad of Canada,* hade länge sökt att, den ena på den andras bekostnad, draga till sig trafiken såväl från östern till det inre landet som omvändt från vestern till hamnarne och allmänheten åtnjöt under täflingskampen mellan jernvägarne — så länge den varade — ingalunda obetydliga fördelar. Fraktprisen voro måttliga och jernvägarne sjelfva, hvilka nödgades att anstränga sig för att väl betjena allmänheten, hade det oaktadt ansenliga inkomster. Men under 1873 års kris måste Grand Trunkbanan inställa sina betalningar och den kom i händerna på en Receiver. Denne öppnade genast fraktkrig på lif och död med de andra banorna, under hvilket t. ex. fraktprisen mellan Chicago och New-York nedsattes från 75 till 40 cents för första klassens gods och från 60 till

30 cents för andra klassens gods, allt per 100 pund. De solventa jernvägarne måste till en början följa exemplet, men snart fick allmänheten i Amerika för första gången bevittna, hurusom ett antal mäktiga jernvägsbolag, i stället för att, såsom förr varit vanligt, hvart för sig underbjuda konkurrenten och hvarandra, till dess de svagaste nödgades underkasta sig den segrande, sökte att med hvarandra ingå aftal till gemensamt försvar. Väl dröjde det länge — ett par, tre år — innan någon formlig öfverenskommelse kunde träffas och väl bröts densamma, sedan den en gång kommit till stånd, efter några månaders förlopp och slutades i ett nytt allmänt fraktkrig, (från den 3 Maj 1876—Januari 1877) mellan alla banorna, men en väg till afvärjande af jernvägkonkurrensens svåraste olägenheter för jernvägarne sjelfva hade anvisats och den blef omsider verkligen för en tid begagnad. Den första öfverenskommelse, som kom till stånd, afslöts formligen den 5 April och 8 Juni 1877 samt omfattades snart icke allenast af de ursprungliga deltagarne utan äfven af flere andra sjelfständiga jernvägar, eller rättare jernvägsförbund. Det mål, man sökte uppnå, var trefaldigt: det *första:* antagande af likformiga samtrafikstariffer på alla i öfverenskommelsen deltagande banor; det *andra:* en rättvis och likformig delning enligt fastständ grund af inkomsten af all gemensam trafik d. v. s. alla sådana transporter, som kunde verkställas öfver *minst 2* banor; och det *tredje:* afskaffandet af refaktieväsendet d. v. s. hemliga underbud med afseende på fraktprisen af den ena jernvägen i förhållande till den andra eller andra hemliga, blott vissa trafikanter tillgodoseende åtgärder. Det är svårt för den utomstående att göra sig en föreställning om det jättearbete, som fordrades för att genomföra den träffade öfverenskommelsen. De amerikanska jernvägsförvaltningarna besjälades af samma starka sjelfständighetskänsla, som är ett utmärkande drag för individerna, och de kunde knappast fatta möjligheten att det i förvaltandet af deras egna intressen kunde bereda dem någon fördel att frivilligt taga hänsyn äfven till andras. Så t. ex. var det, vid transporter af gods öfver flere olika banor, länge vanligt, att hvarje särskild jernväg

ansåg sin befattning med de resande eller godset afslutad, när banans ändpunkt uppnåtts. Direkt befraktande öfver flere jernvägar kunde i allmänhet ej ske, utan de stora varuafsändarne måste vid hvarje öfvergångsstation hålla sig ombud, hvilka ombesörjde omkartering. Att öfvertyga de olika jernvägsförvaltningarna, att äfven de hade fördel af att så mycket som möjligt underlätta öfverförande af personer och gods från en till annan bana kräfde mycket arbete och reformen har också först i senare tider kunnat någorlunda fullständigt genomföras.

I $3^1/_2$ år varade, på grund af ofvannämnda öfverenskommelse, freden mellan de stora hufvudlinierna och de med hvar och en af dem mer eller mindre nära förbundna mindre banorna eller förbunden af sådana. Men *en* sårbar punkt fans och den rörde delningen af den trafik, som tillfördes jernvägarne från det inre landet i riktning mot de stora hamnplatserna. I början af år 1881 yppades oregelbundenheter i fraktprisen, i det att New-York centralbanan i tysthet sänkte spanmålsfrakten från Chicago till New-York. Sedan emellertid samtliga öfriga i öfverenskommelsen deltagande banor vidtagit en motsvarande fraktnedsättning å sina banor, återstäldes snart freden och inom kort hade frakterna återgått till sina förra belopp. Snart uppstodo dock nya stridigheter och redan i Juni månad nämnda år utbröt mellan banorna ett af de häftigaste fraktkrig, som någonsin förekommit. Det räckte i omkring 6 månader, då ändtligen, sedan det blifvit uppenbart, att ingen af de konkurrerande banorna kunde besegra de andra, fred slöts, på grundvalen af återgång med vissa modifikationer till förut rådande förhållanden. På den byrå, (Joint Executive Committee), som hade att verkställa öfverenskommelsen mellan jernvägsbolagen stäldes emellertid anspråk, hvilka icke kunde uppfyllas. Man begärde åstadkommandet af tariffer för den österut till hamnarne gående trafiken, så beskaffade, att, utan skada för någon af hamnplatserna och de intressen, som önskade trafikens ledande till någon viss af dessa, de fördelar en hvar af ifrågavarande hamnar erbjöd med hänsyn till läge, anordningar o. s. v. kom till sin fulla rätt. Man kunde eller ville

icke inse, att utjemnande medelst taxebestämmelser af de olikheter, som uppkommo till följd af de särskilda hamnplatsernas olika läge, helt enkelt var omöjligt. Man fordrade utan afseende härpå beräkning, huru det från landets inre kommande godset rättvist borde fördelas mellan de jernvägar, som kunde ombesörja transporten, och mellan de exporthamnar, hvarifrån utskeppning kunde ske. Det är dock uppenbart, att transportvägarnes och exporthamnarnes olika, naturliga beskaffenhet och läge, deras till handelns och rörelsens befordrande afsedda olika inrättningar, deras olika i ständig utveckling och vexling stadda affärsförbindelser o. s. v. måste omintetgöra alla försök att genom öfverenskommelser mellan jernvägsförvaltningar leda utvecklingen i andra riktningar än som öfverensstämde med naturliga, ur förhållandena sjelfva framspringande lagar. Gång på gång fordrades likväl, att för transporten af gods från Chicago eller annan af »vesterns» stora hufvudorter till en europeisk hamn t. ex. Liverpool skulle fastställas en enhetlig fraktsats, oberoende från hvilken af de stora hamnarne vid förenta staternas ostkust (New-York, Baltimore o. s. v.) inskeppningar till Europa skedde, hvarvid frakten för transporten *till* dessa hamnar skulle utgöras af skilnaden mellan *hela* frakten till vederbörande europeiska hamn och sjöfrakten. Redan den omständighet, att sjöfrakterna vexla vida mer än jernvägsfrakterna, ådagalägger tydligt, att hela saken var overkställbar. Den trafikens delning mellan flere jernvägar, som småningom, på grundvalen af naturliga förhållanden utbildat och utbildar sig, kan icke rimligtvis anses skada en viss jernvägs eller hamns intressen; och det ligger i alla händelser vida större vigt derpå, att handel och näringar få enligt naturliga förhållanden fritt utveckla sig än att genom allehanda konstgrepp i fråga om jernvägstaxor söka åstadkomma en annan ordning än den förhållandena sjelfva vilja taga.

Detta uttalades med stark betoning af den komité, som af de kämpande jernvägarne tillsattes för att mäkla fred och som det ock verkligen lyckades att åstadkomma sådan för de närmaste åren till fördel för såväl de ifrågavarande jernvägarne sjelfva som den trafikerande allmänheten. Denna

senare måste visserligen underkasta sig förhöjda fraktpris, men undgick i stället de mera menliga följderna af ständig osäkerhet i tariffväsendet.

Tillkomsten af två nya jernvägar mellan New-York och Buffalo störde efter nämnda tids förlopp den med så stora svårigheter åvägabragta freden. Den ena af dessa jernvägar underlades visserligen snart New-York-centralbanan, men den andra New-York West Shore and Buffalo-Railroad, som skenbart förfogade öfver betydliga kapital, inlät sig i ett häftigt fraktkrig med New-York-centraljernvägen. I detta krig indrogs snart äfven ett par af de andra stora banorna och kampen fortgick med ökad styrka, sedan den nya banan afträdts till konkurs och en Receiver fått dess förvaltning om hand. Från denna tid och till dess det lyckades åstadkomma en uppgörelse, kan man icke längre tala om några fasta taxor, ty fraktprisen vexlade så godt som timme efter timme och för att locka trafik från hvarandra plägade vederbörande förvaltningar t. o. m. erbjuda fria eller så godt som fria transporter. Så t. ex. kunde resan mellan Chicago och New-York (1,400 kilometer) tidtals göras för *en* dollar. Att under sådana förhållanden de stora företagen skakades i sina finansiela grundvalar är gifvet; att de ej allesamman gingo under finner sin förklaring hufvudsakligen i den omständighet, att de låga fraktprisen icke tillämpades annat än beträffande trafiken mellan konkurrenspunkterna, under det att den öfriga trafiken pålades sådana bördor, som den af jernvägsförvaltningarna ansågs möjligen kunna bära, och deri att de kapitalister, som dominerade de kämpande bolagen, icke ryggade tillbaka för de största uppoffringar, i förhoppning att kunna småningom slå en eller flere af medtäflarne ur brädet och derefter taga skadan igen.

Äfven det fraktkrig, som nu senast omförmälts, slutade genom en uppgörelse — för huru lång tid är omöjligt att förutse. Det förhållande, som i allt detta virrvarr är egnadt att förnämligast ådraga sig uppmärksamhet, är det, som det vill synas, i sakens egen natur grundade tvång för äfven de bittraste konkurrenter att komma till en uppgörelse. Denna må nu ske under hvilken form som helst antingen så, att

en eller flera konkurrenslinier införlifvas med en medtäflares banor eller så, att mellan de konkurrerande jernvägarne aftal slutes om den gemensamma trafikens och derpå belöpande fraktinkomsters delning, så varder en af jernvägskonkurrensens betydelsefullaste följder i allt fall en mer och mer kraftigt framträdande sammanföring af olika jernvägar under *en* förvaltning. Visserligen plägar, äfven der konkurrens mellan jernvägar icke förefinnes, en sammanslutning ega rum, om jernvägsnätet från början bildats af en mängd smärre banor under olika förvaltningar, men dessa sammanslutningar, vid hvilka de särskilda egarne sjelfva fortfarande behålla eganderätten till sina linier, äro af helt annan natur än de kolossala jernvägskomplexer, som öfverallt, der konkurrens i jernvägars byggande och förvaltning fått ohejdadt utveckla sig, pläga uppstå. Och den fara, som jernvägsmonopolet i enskildas händer i allmänhet medför, ökas i Amerika derigenom, att en stor mängd banor egas, icke af stora bolag med många delegare, utan faktiskt af enskilda personer, hvilka förstått att genom allehanda medel vinna en sådan ställning inom bolagen, att de kunna helt och hållet efter godtfinnande bestämma öfver hela förvaltningen. Sålunda finnas i Amerika två verkliga jernvägskonungadömen, styrda af hvar sin enväldige herskare, hvilkas namn, Vanderbilt och Jay Gould, äro kända äfven utom Amerikas gränser. Deras görande och låtande följes med uppmärksamhet icke allenast af Amerikas egna börser, dess köpmän och fabrikanter utan äfven af de Europas affärsmän, som förmedla varuutbyte mellan de båda verldsdelarne. De äro, den förre såsom dels i verkligheten egare till de väldiga New-York central and Hudson River banorna och dels »controllor» öfver en del andra tillstötande eller närbelägna banor, och den senare såsom hufvudsaklig egare till de äldre pacificbanorna till kusten vid Stilla hafvet och till det största af alla Amerikas telegrafnät, i stånd att beskatta alla de affärer, hvilka i någon mån bero af transportprisen å ifrågavarande jervägar, på sådant sätt, att all beräknad vinst å dem bortfaller, såvida ej en nöjaktig andel deri frivilligt afstås.

Man har i flere af de förenta staterna sökt råda bot på

de bestående missförhållandena i jernvägsväsendet genom lagstiftning angående jernvägsförvaltningarna, men ehuru en del af de härutinnan stiftade lagarne, såsom t. ex. Railway Commission Law af den 14 Sept. 1883 för New-Hampshire samt några andra lagar, medfört åtskilliga fördelar, hafva dock de väsentligaste missförhållandena förblifvit bestående; och så har det kommit sig att äfven i Amerika på allvar ifrågasatts att tillgripa det radikalaste medel, som synts egnadt att åstadkomma verklig förbättring och afhjelpande af klagomålen, nämligen jernvägarnes inköpande för statens räkning. I närvarande stund synes visserligen, på grund af de med ett sådant inköp förenade svårigheter, föga utsigt finnas för förslagets förverkligande, men det förtjenar i allt fall beaktande, att detsamma upprepade gånger framstälts och äfven varit föremål för diskussion i kongressen.

Från flere håll har inom denna under de sedan 6—7 år tillbaka årligen hållna debatterna om ingripande från unionens sida i jernvägsväsendet uttryckligen framhållits, att inköp för unionens räkning af enskilda jernvägar förr eller senare måste sättas ifråga. Majoritet för en sådan lösning af jernvägsproblemet har visserligen icke ännu uppnåtts och det kan dröja länge, innan så sker. Men så mycket hafva dock de oaflåtliga klagomålen öfver jernvägarnes nuvarande förvaltning åstadkommit, att en lag nyligen blifvit voterad i syfte att åstadkomma kontroll från det allmännas sida öfver jernvägarne inom unionens område. Denna lag — Interstate Commerce Law — utgafs efter mångåriga förhandlingar i kongressens båda hus den 4 Februari 1887 och har till syfte att i det allmännas intresse förläna förbundsregeringen ett visst inflytande å de allt mäktigare enskilda jernvägsbolagen. Den så godt som fullständiga friheten inom jernvägsväsendet med afseende på jernvägarnes byggande, trafikerande och förvaltning i öfrigt har, enligt hvad ofvan påvisats, framkallat svåra olägenheter såsom ständig osäkerhet i tariffväsendet, hemligt gynnande af vissa trafikanter, hejdlös spekulation i jernvägspapper, ett mer och mer tillspetsadt och hänsynslöst begagnadt jernvägsmonopol i några få enskilda personers händer o. s. v. och särskilda staters i unionen försök att i

lagstiftningsväg lägga ett helsosamt band på denna frihet och förekomma dess missbrukande hade misslyckats. Dessa stater kunde nämligen icke stifta lagar, som egde gällande kraft utom staternas områden, och härpå beror i väsentlig mån den ringa verkan, som ernåtts af de vidtagna enstaka lagstiftningsförsöken. År 1886 hade af unionens 46 stater och territorier (39 stater och 7 territorier, oberäknadt Alaska) 16 icke gjort jernvägsväsendet till föremål för särskild lagstiftning, hvaremot af de öfriga 5 antagit särskilda stadganden för reglering af jernvägsförhållandena och 25 derjemte anordnat särskilda myndigheter för lagarnes handhafvande. Men för så vidt trafiken öfverskred staternas gränser och rörde sig öfver jernvägarne i en eller flere andra staters områden — och detta är naturligtvis fallet med trafiken å de största och vigtigaste banorna — var den icke underkastad ifrågavarande stadganden och myndigheter.

Den nya lagen, hvilken så godt som framtvungits af en allt kraftigare allmän opinion, som länge ropat på skydd mot det sätt, hvarpå jernvägsbolagen begagnat sin makt, innehåller 24 paragrafer. De vigtigaste ämnen, som i lagen beröras, äro anordnadet af ett förbundsembete för samfärdseln de särskilda staterna emellan (Interstate Commerce Commission) samt tariffväsendet.

Kommissionen består af 5 af förenta staternas president med senatens bifall för 6 år valde ledamöter. Den har sitt säte i Washington. Ledamöterna erhålla en fast aflöning och kunna, när de eftersätta eller på ett otillfredsställande sätt fullgöra sina pligter af presidenten entledigas. I kommissionen få ej på en gång sitta mer än 3 ledamöter, tillhörande samma politiska parti. Tjenstemän vid sådana anstalter för den allmänna samfärdseln, som i lagen afses, eller personer, som hafva omedelbara förbindelser med och intresse i sådana eller besitta jernvägsaktier eller obligationer eller på annat sätt eller af annan anledning hafva ett finansielt intresse i jernvägar, kunna icke vara ledamöter i kommissionen. De få ej drifva egna affärer eller mottaga eller innehafva embete eller tjenst, vare sig hos det allmänna eller hos enskilda.

Kommissionen är befogad att skaffa sig inblick i jernvägarnes förvaltning i alla dess detaljer, så vidt sådant fordras för utöfningen af kommissionens pligter. Den eger för sådant ändamål att instämma och förhöra vittnen, att infordra alla jernvägsbolags böcker, urkunder, tariffer, fördrag, öfverenskommelser och andra skriftliga handlingar, som finnas behöfliga samt att, i fall af behof, härutinnan påkalla biträde af domstol. Vittnesmåls afgifvande i sak inför kommissionen får icke vägras på den grund, att vittnesmålet kunde mot vittnet bringa i dagen sådant, som kunde mot detsamma användas såsom bevis för straffbar gerning; men ett vittnesmål af denna beskaffenhet får dock i brottmålsprocess icke åberopas *mot* vittnet. — Kommissionen eger äfven att infordra årsberättelser från jernvägsbolagen, hvilka böra afgifva dem enligt ett af kommissionen fastställdt formulär. Det åligger kommissionen att från den trafikerande allmänhetens sida mottaga besvär öfver jernvägarnes sätt att betjena rörelsen samt att anställa behöfliga undersökningar. Kommissionen har ock att afgifva förslag till afhjelpande af missförhållanden, som komma till dess kännedom, äfvensom att i vissa af lagen bestämda fall ådöma straff (böter ända till 5,000 dollars). Verkställigheten af sådana beslut tillkommer de vanliga myndigheterna.

Kommissionens beslut skola i regeln affattas skriftligen och skola, på begäran, offentliggöras. Årligen skall till kongressen afgifvas berättelse öfver kommissionens verksamhet.

Bland de bestämmelser, som mera direkt beröra den trafikerande allmänhetens intressen, är den vigtigaste den, att alla afgifter, hvilka allmänheten har att betala för befordran af personer eller gods i den mellanstatliga samfärdseln, skola vara lämpligt afpassade och måttliga (reasonable and just) och alla tariffer skola *offentliggöras.* Taxeförhöjningar skola bekantgöras minst 10 dagar före tillämpandet, men för tarifflindringar är ej en motsvarande frist föreskrifven. Användandet af icke offentliggjorda tariffer, vare sig förhöjda eller nedsatta, är förbjudet. Sker det ändock, kan den, som derigenom skadas, fordra skadeersättning och vederbörande jernvägsförvaltning är förfallen till bötesansvar för

hvarje gång af ända till 5,000 dollars. Förbudet gäller dock icke fraktlindringar för offentliga, benefika eller religiösa ändamål och ej heller afser det utfärdandet af prisbilliga abonnementsbiljetter o. s. v. Söker någon jernväg att kringgå lagens bestämmelser genom konstladt afbrytande af den mellanstatliga transporten vid statsgränsen, är sådant förfarande straffbart.

De nu antydda och andra liknande bestämmelser i lagen hafva från jernvägarnes sida rönt endast ringa motstånd, hvaremot några andra så kraftigt bekämpats i kongressen, att lagens åvägabringande en lång tid syntes komma att stranda på dem. De innehållas i §§ 4 och 5, lydande sålunda:

§ 4. Det är lagstridigt, om en denna lag underkastad jernväg för befordran af resande eller gods af samma art och under väsentligt lika förhållanden beräknar eller mottager för en kortare vägsträcka en högre fraktsats än för en längre vägsträcka i samma riktning, derest den kortare vägsträckan bildar en del af den längre.

Denna bestämmelse får ej tolkas så, att jernvägen är berättigad att för en kortare väglängd beräkna och mottaga samma betalning som för en längre. Men jernvägen är berättigad att, med tillstånd af kommissionen efter af denna verkstäld undersökning och i särskilda fall beräkna en lägre fraktsats för personer och gods, som fraktas en längre väg än en kortare.*

Kommissionen har att tid efter annan bestämma i hvad omfattning jernväg kan befrias från iakttagande af §:ns allmänna bestämmelse.

§ 5. Det är lagstridigt, om en denna lag underkastad jernväg afslutar fördrag eller öfverenskommelse med andra jernvägar angående samtrafik mellan särskilda med hvarandra konkurrerande jernvägar äfvensom om en fördelning af hela eller en del af brutto- eller nettoinkomsten mellan de särskilda banorna eller om delning vare sig af alla gemensamma brutto- eller nettoinkomster eller en del af dem. Ske likväl sådana öfverenskommelser (poolings) skall hvarje dag, hvarunder öfverenskommelsen eller aftalet fortvarar, sjelfständig öfverträdelse af lagen anses vara begången.

* Tariffer med fallande skala.

Straffet för öfverträdelse af denna bestämmelse är böter, ända till 5,000 dollars per dag.

Man finner vid granskning af denna lag, att ett allvarligt försök gjorts att råda bot på en del af de missförhållanden i jernvägsväsendet, hvaröfver i Amerika ofta klagats; men det synes tvifvelaktigt, om detta försök skall hafva åsyftad framgång. Det är i hög grad osannolikt, att en myndighet, bestående af 5 indiver, i verkligheten skall, äfven om den ådagalägger en sällspord skicklighet och nit och besitter ett mer än vanligt mått af mensklig arbetsförmåga, kunna utöfva effektiv uppsigt öfver ett jernvägsnät, som nu nått en sammanlagd längd af i rundt tal 220,000 kilometer och beherskas af ett flertal sjelfständiga egare. Att döma af i Europa vunnen erfarenhet kan det åsyftade målet icke vinnas på denna väg. Insigten och öfvertygelsen härom hos de stora, inom betydliga delar af det amerikanska jernvägsnätet allenaherskande jernvägskungarne förklarar det på det hela föga kraftiga motstånd, lagen från deras sida mött. Den allmänna opinionen fordrade allt kraftigare att något gjordes. Sedan lagen nu ändtligen kommit till, skall den bidraga att lugna sinnena, under det att — på samma sätt som det gått med den engelska jernvägslagen af år 1873 — förhållandena i sjelfva verket blifva desamma som förut och det allmännas vanmakt gent emot enskilda jernvägsbolag endast ytterligare konstaterad. Man finner ock att, hur kraftiga lagens bestämmelser än synas vara, några uttryck deri dock äro synnerligen sväfvande. Hvad menas t. ex. med en »måttlig» jernvägstaxa eller med uttryck sådana som detta »under väsentligt lika förhållanden»? En objektiv tolkning af dessa och dylika fraser är tydligen icke möjlig.

Af det engelska och amerikanska jernvägsväsendets historia bekräftas, att mångherraväldet och förvaltningens splittring på en mängd sjelfständiga egares händer icke i längden, när jernvägsnätet nått en viss större utveckling, kan blifva beståndande. I England har sammansmältningsprocessen ledt derhän, att af de ursprungligen i tusental åt olika bolag meddelade koncessionerna endast några få nu befinna sig i händerna på de ursprungliga egarne. Småningom har,

på sätt ofvan anförts, en sammansmältning egt rum mellan de särskilda bolagen inom vissa distrikt med den påföljd att, ehuruväl ännu en del smärre jernvägsbolag bestå, som ega och sjelfva trafikera banor af jemförelsevis obetydlig längd, de vigtigaste länkarne i hela det stora jernvägsnätet befinna sig i händerna på några få stora bolag. Då sålunda jernvägsnätet i det egentliga England och Wales vid 1883 års slut tillhörde 87 särskilda bolag och hade en sammanlagd längd af 21,263 kilometer, som i anläggning kostat ungefär 640 millioner pund sterling, belöpte sig i medeltal alltså å hvarje bolag ungefär 244 kilometer. Ser man närmare till förhållandena befinnes dock, att det är några få stora bolag, som till följd af omfattningen af sina linier kunna sägas beherska hela detta stora jernvägsnät. Sålunda egde vid 1883 års slut:

	kilometer jernvägar.
Great-Eastern bolaget	1,688
Great-Northern bolaget	1,236
Great-Western bolaget	3,649
Lancashire and Yorkshire bolaget	794
London and North-Western bolaget	2,889
London and South-Western bolaget	1,160
London, Brighton and South-Coast bolaget	648
London, Chatam and Dover bolaget	257
Manchester, Sheffield and Lincolnshire bolaget	505
Midland bolaget	2,222
North-Eastern bolaget	2,468
North-Staffordshire bolaget	319
South- Eastern bolaget	595
Summa	15,430

Dessa 13 bolag egde sålunda tillhopa ett jernvägsnät, omfattande 72,6 procent af landets samtliga jernvägar. Det är gifvet, att besittningen af så stora delar af hela jernvägsnätet skall gifva egarne en betydlig makt, så mycket större som de utvägar, det allmänna i fall af behof har att tvinga jernvägsbolagen att tillgodose i främsta rummet det allmänna

bästa och ej hufvudsakligen egna intressen, äro, jemförda med dem, som stå de kontinentala staterna till buds, föga verksamma. Det sätt, hvarpå denna makt begagnats, har föranledt bittra klagomål från den trafikerande allmänhetens sida; och det är en kortfattad redogörelse för hufvudpunkterna i dessa, som nu följer.

Godsklassifikation.

En af de största svårigheterna för trafikanterna å de engelska (och amerikanska) jernvägarne är att finna sig till rätta i fråga om transportföremålens klassifikation d. v. s. hänförande till högre eller lägre tariffer. Förhållandet är nämligen, att det knappast finnes två jernvägsbolag, som tillämpa fullt lika kassifikation, utan de följa härutinnan hvart och ett olika regler; hvartill kommer, att det här ofvan omförmälda clearing-house antagit en särskild sådan, gällande för alla till clearing-house hörande banor beträffande den trafik, som går öfver två eller flere af dessa jernvägar. Vidare är klassifikationen af olika slags artiklar ytterst godtycklig, saknande en klar och tydlig princip. Detta förhållande har varit föremål för många kongl. och parlamentskomitéers uppmärksamhet liksom det oupphörligt vållar den trafikerande allmänheten trassel, hinder och uppehåll.

Enligt den vanliga klassifikationen finnas vid de engelska jernvägarne 5 ordinarie godsklasser, en speciel och en särskild för mineral. Clearing-house har antagit en liknande indelning i klasser, omfattande bortåt 2,000 uppräknade föremål, hvilka emellertid ganska ofta vexla plats i indelningen, enär denna tid efter annan underkastas revision med afseende på förändrade förhållanden. Önskar ett visst jernvägsbolag bevilja en undantagsfrakt för någon enstaka artikel, som finnes upptagen i någon af de 5 ordinarie godsklasserna, söker den att derom träffa aftal med den eller de jernvägar, hvilkas medverkan erfordras och öfver hvilkas linier transport af artikeln skall ske. Kommer aftalet till stånd, underrättas, clearing-house att, för så vidt angår dessa jernvägar, artikeln hänförts till en speciel godsklass eller flyttats från en till annan af clearing-house, godsklasser.

Om den vid de engelska jernvägarne rådande gods-

klassifikationen har senast 1882 års parlamentskomité yttrat, att den vore ytterst ofullkomlig och att konseqvens saknades såväl mellan de för olika jernvägar gällande bestämmelser i afseende å godsindelningen som mellan de af ett och samma jernvägsbolag antagna mångskiftande specialregler. Sålunda hände ofta, att en och samma artikel hänfördes till olika godsklass för särskilda delar af en och samma jernväg eller med andra ord att olika fraktsatser gälde för en och samma vara på särskilda delar af samma jernväg. En befraktare kunde derför sällan utan att ega tillgång till och jemföra ända till ett 50-tal särskilda publikationer beräkna priset för en varas transporterande från en plats till annan, äfven om han dervid ej hade att göra med mer än en enda jernväg; och om det gälde en vara, som ej fans upptagen i godsindelningen ökades svårigheterna deraf, att i sådant fall jernvägen egde att debitera den »högsta tillåtna fraktsatsen». Komitén slutade sitt utlåtande med ett förslag till parlamentet att införa en gemensam godsindelning för alla engelska jernvägar. För att motarbeta detta förslag föranledde några af de ledande engelska jernvägsbolagen framläggandet under 1885 års parlamentssession af åtskilliga förslag, hvilka dock på grund af den häftiga opposition, som mot dem uppstod, måste återtagas. De äro derför icke af större praktiskt intresse, men de förtjena dock uppmärksamhet såsom utvisande, huru enligt enskilda jernvägsbolags uppfattning och önskan en godsklassifikation bör inrättas.

Förslagen upptogo 2 mineralgodsklasser, 1 speciel godsklass och 5 ordinarie godsklasser:

Till de 2 mineralgodsklasserna skulle höra	omkring	56	artiklar
» specialklassen	»	300	»
» 1:sta ord. godsklassen	»	360	»
» 2:dra » »	»	400	»
» 3:dje » »	»	500	»
» 4:de » »	»	280	»
» 5:te » »	»	200	»

Hela antalet klassificerade artiklar eller varor skulle således komma att uppgå till något mer än 2,000, men oaktadt

denna mångfald uppräknade föremål skulle dock ett betydligt antal sådana komma att förblifva obestämdt d. v. s. enligt i England gällande regler hänförligt till den dyraste. Indelningen af de olika varorna på olika klasser var synnerligen godtycklig, i det att beslägtade föremål hänfördes till mer eller mindre vidt åtskilda klasser, ja, det kunde hända att en och samma vara, som hade användning för olika ändamål hänfördes till *en* klass, om den uppgafs vara afsedd till *ett* ändamål och till *en annan* klass, om den afsågs för *ett annat* ändamål. För trafikanterne och de i jernvägarne ej intresserade var det svårt inse, hvarför t. ex. cement skulle hänföras till en af mineralgodsklasserna men asfalt till den speciela. Och hvarför skulle morötter hänföras till den 1:sta, men palsternackor till den 2:dra af de ordinarie godsklasserna, eller myrmalm för *ett* ändamål till den dyrare men myrmalm för *ett annat* ändamål till den billigare mineralgodsklassen? Hvarför skulle malm af ett slag taxeras dyrare än malm af ett annat, när kostnaderna för transporten i båda fallen måste antagas vara lika?

Särskilda afgifter.

Jernvägar i alla länder pläga, utöfver frakt enligt taxorna, debitera särskilda afgifter för vissa slags prestationer, hvilka lemnas utom verkställandet af sjelfva transporten å jernvägen. Hit höra magasinshyra, när gods afhemtas först efter viss kort tids förlopp efter ankomsten till mottagningsstationen, ersättning för på- och aflastning, godsets aflemnande vid fartyg o. s. v. I de länder å kontinenten, der dylika afgifter förekomma, pläga de påföras enligt en temligen låg taxa och inskränkas till antalet så mycket som möjligt, i det man hellre än att i hvarje särskildt fall utkräfva godtgörelse för prestationen, något jemkar fraktsatserna på alla transportföremål, hvarigenom visserligen de trafikanter, som ej särskildt begagna sig af de prestationer, för hvilkas ersättande jemkningen vidtages, komma att vidkännas en obetydlig, knappast mätbar, förhöjning i fraktkostnaden, men en stor förenkling i debiteringen vinnes. Vid de amerikanska jernvägarne finnes intet, som motsvarar ifrågavarande slags särskilda afgifter, ty der hafva stora expressbolag öfvertagit

bestyren med af- och pålastningar, tillhandahållande af pressenningar, upplåtande af magasin eller andra förvaringsplatser o. s. v. I England är deremot förhållandet ett annat. I särskilda parlamentsakter, tillkomna under olika tider, hafva jernvägarne bemyndigats upptaga en skälig (reasonable) godtgörelse för mottagande af gods och dess förvarande i afbidan på annat, till dess ett visst mått uppnåtts, för godsets aflemnande hos mottagaren, för magasinering, för omlastning, för betäckande med pressenningar m. m. och afsigten har dervid endast varit att bereda jernvägarne ersättning för deras egna utgifter för dessa ändamål men icke, derutöfver, större eller mindre vinst. Mellan jernvägsbolagen å ena och trafikanterne å andra sidan hafva emellertid uppstått skiljaktiga meningar om hvad som skall förstås med »skälig» godtgörelse samt hvilka de särskilda prestationer äro, för hvilka särskild betalning må uppbäras. Jernvägarne, hvilka städse och med framgång sökt häfda den uppfattning, att de icke äro skyldiga att mot allenast den egentliga frakten lemna annat än sjelfva transportprestationen från ett ställe till ett annat, men alldeles icke att tillhandahålla folk för lastning, kringbärande af notiser om ankommet gods eller anordnande af sidospår vid stationerna för beqvämligare aflastning o. s. v., fordra å vissa orter andra och högre afgifter än å andra ställen, der omkostnaderna sägas vara lägre. De anse sig äfven berättigade att förändra afgifterna, i mån som arbetsprisen eller prisen å behöflig materiel ökas eller minskas och hafva derför motsatt sig alla försök att införa fasta afgifter, sådana de förekomma å kontinenten. Då ifrågavarande slags afgifter gemenligen debiteras i sammanhang med sjelfva frakten och då de grunder, efter hvilka de beräknas, kunna vara vidt skiljaktiga för olika områden af en och samma jernväg samt offentliggörande af dem i allmänhet icke eger rum, är det förenadt med synnerligen stora svårigheter för befraktarne att tillförligt beräkna totala fraktkostnaden för en viss sändning, hvarjemte denna kostnad oskäligt ökas.

Det är till en god del ifrågavarande afgifter och deras dryga belopp, som gifvit anledning till de skarpa klagomål

öfver transporternas dyrhet, som i England framstälts och i våra dagar vunnit ökad styrka, i det man velat finna en af de vigtigaste orsakerna till den märkbara tillbakagången i Englands handel just i de höga transportkostnader, som engelska varor vidkännas inom eget land. Det är också till en ej oväsentlig del på grund af dessa afgifter och de sväfvande grunder, enligt hvilka de beräknas, som det icke är möjligt att åstadkomma en tillfredsställande jemförelse mellan frakttaxorna i England och andra länder, ty dessa taxor lemna endast till en del erforderlig ledning för den verkliga transportkostnadens bedömande.

Refaktier.

Så länge jernvägar funnits i England har klagan förts deröfver att tillräckliga garantier saknades för en lika behandling af *alla* trafikanter, så att ingen komme i åtnjutande af annan och bättre behandling än som stode hvar och en under enahanda förhållanden till buds. Om jernvägar — såsom fallet är i England och andra länder, der de befinna sig i enskildas händer — drifvas helt och hållet såsom andra industriella anläggningar och företag d. v. s. för att bereda sina egare största möjliga vinst, måste de ock förvaltas enligt samma grundprinciper som sist antydda anläggningar och företag. Finner exempelvis en fabrikant, en slagtare eller en bagare sig vara i besittning af ett monopol, höjer han i allmänhet sina pris. Uppstår konkurrens, inleder han underhandlingar och, om konkurrensen ej är honom öfvermäktig, förblifver priset oförändradt eller regleradt i enlighet med träffad öfverenskommelse. Visar sig åter konkurrensen ega erforderlig kraft att undergräfva hans affär eller vålla honom betydande förluster, skall han i regel söka att genom särskilda medgifvanden och lockelser bibehålla och draga till sig kunder för att skydda sina intressen, Erfarenheten har ådagalagt, att hvarje jernväg, äfven om den endast är jemförelsevis obetydlig till sin utsträckning i sjelfva verket gifver egaren monopol på alla de transporter af någon omfattning, som skola göras mellan de ställen, mellan hvilka jernvägen löper, ty intet annat hittills kändt kommunikationsmedel till lands kan lika snabbt och till jemförligt pris besörja förflyttning

af menniskor och gods i afsevärd mängd så billigt som äfven den dyraste jernväg. Ofvan har visats, huru, till följd af den under jernvägarnes tidigare utvecklingsskedde uppkomna konkurrensen, sammansmältning af smärre jernvägsföretag till större egt rum, i syfte att omintetgöra konkurrensen och tillförsäkra de större företagen enahanda monopol inom ett vidare område, än som förut tillkom de mindre anläggningarna inom hela eller åtminstone delar af deras trafikområden. Genom dessa sammansmältningar af jernvägsföretag har konkurrensen mellan särskilda bolag väsentligt mildrats, men de medel, genom hvilka man sökte att från en till en annan jernväg locka trafik, som kunde af båda besörjas, och hvilka medel bestodo i beviljandet åt vissa trafikanter af särskilda, hemlighållna fraktlättnader o. d. hafva nu fått användning i delvis annat syfte än förr. Äfven sedan jernvägsnäten kommit i några få bolags eller personers händer och konkurrens mellan jernvägar inbördes upphört eller hindrats, qvarstår såsom ett hot mot vissa liniers fria tillgodonjutande af deras monopol i fråga om landtransporter den konkurrens, som från skeppsredares eller kanalbolags sida i vissa fall kan sättas i verket. Der detta sker, söka jernvägarne helt naturligt på allehanda sätt att befria sig från denna konkurrens, men det är icke härifrån, som klagomålen öfver trafikanters olika behandling hemtar hufvudsakligen näring utan från ett annat förhållande.

Det är, hvad särskildt de engelska och amerikanska jernvägarne angår, en ytterst vanlig företeelse att de ledande personerna inom jernvägsförvaltningarna antingen sjelfva, och då oftast genom andra, verkliga eller fingerade, personer eller firmor drifva äfven annan affärsverksamhet än jernvägsrörelse eller ock hafva stort ekonomiskt intresse i vissa större handels-, industri- eller andra företag på flere eller färre platser. Och det inträffar derför, att dessa företag gynnas på ett sätt, som medför våda för andra täflande företag, hvilkas framgång det är af vigt för de ledande männen i jernvägarnes styrelser att motarbeta.

Från jernvägarnes sida försvaras sådant tillvägagående dermed, att, om de åt vissa trafikanter bevilja sådana frakt-

pris, att kostnaderna för transporter icke eller endast nätt och jemt betäckas, sådant alldeles icke angår andra trafikanter, som få erlägga de ordinarie fraktprisen, ty de underkastas icke någon annan behandling än den de i hvarje fall skulle få vidkännas. Haltlösheten af denna argumentering ligger för öppen dag, då, till följd af den egenskap jernvägarne faktiskt hafva att utgöra ett verkligt monopol, det icke står allmänheten fritt att välja mellan flere olika sätt för person- eller godstransporter. Finner man sig illojalt behandlad af en köpman, handtverkare o. s. v., möter sällan svårighet att flytta sina affärer till en annan, men i fråga om jernvägar finnes numera icke motsvarande valfrihet. Antalet jernvägsstationer i England kan för närvarande beräknas till mer än 5,000, hvaraf halfva antalet är så beläget, att der absolut saknas all möjlighet till konkurrens, vare sig till lands eller sjöledes. Jernvägarnes målsmän, hvilka beträffande öfriga stationer numera lyckats befria sig från konkurrens från andra jernvägars sida och till en del äfven från kanalernas, erkänna öppet, att de hafva för vana, att, när ingen konkurrens hotar, debitera frakter, som äro högre än då täflan förefinnes och de åberopa härvid till stöd det förhållande, att, om de icke nedsatte frakterna i fall af konkurrens, de skulle gå miste om all trafik i konkurrenspunkterna, hvilket icke skäligen kan af dem fordras, helst de icke göra något, som ej har sin motsvarighet på andra områden utan att anmärkning deremot göres. Flertalet trafikanter, som ej kommer i åtnjutande af fraktnedsättningar framtvungna af konkurrens eller andra särskilda skäl, har intet att beklaga sig öfver, då dessa trafikanter i alla händelser icke de jure ega rätt fordra andra och billigare fraktpris än de ordinarie. Från jernvägsbolagens sida påstås t. o. m., att det är en påtaglig fördel för alla trafikanter, således äfven de, som måste betala de ordinarie fraktprisen och ej erhålla särskilda gunstbevis, att jernvägarne hafva i sin hand och begagna makten att genom beviljade undantagsfrakter försäkra sig om en eljest uteblifven trafik, ty derigenom att mängden transportföremål ökas och trafikens styrka växer, desto större varda jernvägarnes inkomster och desto större deras förmåga

att småningom utföra nya anläggningar till trafikens underlättande, att sänka fraktprisen i allmänhet — och att lemna stora dividender.

Trots det försvar, som sålunda åberopats för jernvägarnes tillvägagående i nu ifrågavarande hänseenden, har dock den i öfrigt bristfälliga i flere punkter sjelfmotsägande jernvägslagstiftningen i England och Amerika redan tidigt sökt att om ock utan framgång förekomma eller sätta en dam för refaktieväsendet. I flere statshandlingar har uttryckligen bestämts ett maximum för jernvägstaxorna, inom hvilket fraktafgifter skulle få upptagas, förutsatt att alla sådana afgifter icke blefve olika för olika personer utan alla hade att per tonn, per mil eller annan måttstock betala lika. Det har äfven uttryckligen förbjudits, att genom sänkning eller höjning af afgifterna, direkt eller indirekt, gynna eller skada viss befraktare i förhållande till annan. Men det har i verkligheten gått med dessa och liknande föreskrifter som med så många andra, som haft till syfte att pålägga egarne till de industriela anläggningar, som benämnas jernvägar, band hvilka inskränka friheten att leda företagen så, att de bereda den största möjliga vinst. Föreskrifterna hafva förblifvit en död bokstaf och flere såväl kongl. som parlamentskomitéer hafva öppet erkänt att de under rådande förhållanden och utan fullständig brytning med det herskande systemet icke vore i stånd att utfinna ett medel, hvarigenom *verksam* uppsigt öfver de privata jernvägarne skulle åstadkommas och att särskildt de bestämmelser, som afse att hindra refaktieväsendet, dagligen och af så godt som hvarenda jernväg i stor skala öfverträdas. De förderfbringande följderna af detta senare, särskildt då det iklädde sig formen af allehanda särskilda lättnader för importen men hinder och svårigheter för exporten af landets egna alster, påvisades i skarpa drag, men någon hjelp kunde icke utfinnas utan sådana mått och steg, hvilka särskildt för det engelska nationallynnet te sig motbjudande.

Och dock torde, innan många år gått till ända, i England såväl som i alla andra länder, der det ej redan skett, frågan om förvärf för statens räkning af de enskilda jern-

vägarne komma att tränga sig fram i förgrunden och blifva stående på dagordningen ända till dess hon varder löst i den riktning, hvartill i de allra flesta af Europas stater utvecklingen tenderar, nämligen derhän att bringa ifrågavarande samfärdsmedel i det allmännas eller statens ego.

Det har sedan länge erkänts, att ett lands post- och telegrafväsen böra förvaltas af staten, och om detta är riktigt, bör grundsatsen med än större nödvändighet erkännas riktig beträffande jernvägar. Icke endast derför att de af alla begagnas utan äfven och särskildt derför, att intet hittills kändt samfärdsmedel är af så djupt ingripande betydelse i socialt och kommersielt hänseende som jernvägarne. Men om ock redan häri ligger ett af de kraftigaste skäl för staten att öfvertaga och sjelf förvalta jernvägarne inom sitt område, så är det dock af ringa vigt i förhållande till det, som otvunget framställer sig vid en blick på framtiden och de förhållanden, som uppstå genom det *faktum*, att flere stater — små och stora — bragt jernvägar i allt större skala under sitt välde, och att i dessa och en del andra inom några få tiotal af år *alla* inom dessa staters gränser befintliga jernvägar skola hemfalla till statsverken.

Hvarje industri- eller näringsidkare och hvarje köpman vet af dyrköpt erfarenhet, att det finnes något som heter utländsk konkurrens och han känner, huru denna konkurrens med hvar dag växer i styrka och att det kräfves de yttersta ansträngningar att möta den. Men, om förhållandet är sådant redan nu, måste dock dessa ansträngningar vara en barnlek jemförda med dem, som förestå, när en dag — och den är måhända ej aflägsen — Frankrikes, Tysklands, Belgiens, Österrikes, Schweiz' och andra länders jernvägar blifvit statsegendom och taxorna kunna inrättas utan hänsyn till anspråksfulla aktieegares eller börsspekulanters kraf på stora dividender. När denna dag kommit — och den kan redan med temlig säkerhet beräknas — skola de kontinentala staternas jernvägar sättas i stånd att tillämpa tariffer, afsedda och uppstälda med uteslutande syfte att bereda en inkomst, som allenast betäcker jernvägsdriftens omkostnader naturligtvis i vidsträcktaste mening d. v. s. med inberäkning af ränta m. m.

All derutöfver möjligen uppkommande vinst kan användas till fortgående lindringar i taxorna eller nya anläggningar. I hvilket läge skola då de länders industri- och näringsidkare komma, i hvilka de nödgas betala frakter, afpassade för att bereda medel icke endast till omkostnaderna utan, derutöfver, till vinstutdelningar åt jernvägarnes egare? Hvad särskildt angår England, der i jernvägar nedlagts ett kapital, som i närvarande tid beräknas till 820 millioner pund sterling (= 14,8 milliarder kronor), kräfves för 5 procents ränta årligen ett belopp af 41 millioner pund (= 740 millioner kronor), sedan driftkostnaderna först betäckts. Den oro, hvilken från många håll i Englands affärskretsar allt emellanåt gifver sig luft vid öfvervägande af nu antydda förhållanden, torde utan tvekan medgifvas vara fullt berättigad. Och den varder det än mer vid beaktande af de nyligen framlagda resultaten af en i England verkställd beräkning öfver förvaltningskostnaderna vid stats- och privatbanor i åtskilliga af Europas länder; resultat, hvilka otvetydigt gifvit vid handen att nämnda kostnader vid jernvägar, som befinna sig i statens hand, äro väsentligt lägre än vid sådana, som drifvas för enskildas räkning. En föreställning härom kan vinnas af följande:

Tabell, utvisande, i procent af totalkostnaden, förvaltningskostnaderna vid stats- och privatbanor i åtskilliga länder:

Länder	Statsbanor	Privatbanor
	procent	procent
Tyskland	9.40	13.10
Österrike-Ungern	6.50	8.47
Belgien	5.05	10.13
Frankrike	16.16	9.58
Italien	6.49	8.76
Holland	5.30	10.35
Ryssland	9.27	13.70

Enligt hvad denna tabell utvisar, utfaller i alla länder utom Frankrike jemförelsen synnerligen fördelaktigt för statsbanorna. Hvad Frankrike angår, beror den anmärknings-

värda skilnaden till fördel för privatbanorna derpå, att staten der ännu endast eger och sjelf förvaltar jernvägar på spridda ställen i landet, hvilka på grund häraf och då de ej bilda sammanhängande nät kräfva väsentligt ökade förvaltningskostnader i förhållande till hvad de stora, på allenast 6 bolag samlade hufvudlinierna behöfva.

I den beräkning, som nu framlagts, har afseende endast fästs å den del af totalkostnaden för jernvägarnes trafikerande, som är att hänföra till förvaltningskostnad. Beträffande öfriga faktorer, som bilda nämnda totalkostnad, kan svårligen en motsvarande jemförelse göras, då det *sätt*, hvarpå vid olika jernvägar trafiken uppehålles, kostnaden för anskaffande af byggnadskapitalet o. s. v. vexla i hög grad, hvarigenom dessa faktorer undandraga sig möjligheten att på dem tillämpa fasta beräkningsgrunder för en tillförlitlig jemförelse. Endast med afseende på två bland ifrågavarande faktorer — banornas underhåll och den egentliga driftkostnaden — har en jemförelse försökts och lemnat det resultat, följande tabell utvisar:

Tabell, utvisande, i procent af totalkostnaden, banornas underhållskostnad och driftkostnad i åtskilliga länder:

Länder	Underhållskostnad		Driftkostnad	
	Statsbanor	Privatbanor	Statsbanor	Privatbanor
	procent	procent	procent	procent
Tyskland	35.90	28.20	31.10	35.30
Österrike-Ungern	38.12	30.21	29.03	32.54
Belgien	24.04	24.86	25.96	32.79
Frankrike	24.15	20.83	27.57	34.77
Italien	22.01	26.68	35.98	31.84
Holland	29.70	25.59	36.90	35.53
Ryssland	40.40	31.03	11.83	21.34

Af denna jemförelse — i den mån man vill tillerkänna den vitsord — framgår, att kostnaden för banunderhållet i

allmänhet är större vid statsbanor än vid privata, hvaremot ett motsatt förhållande eger rum beträffande driftkostnaden. Det förra förklaras af det bättre tillstånd, hvari till väsentlig lättnad för trafiken statsbanorna i allmänhet hållas än de enskilda jernvägarne; och det senare åter deraf, att ju sämre en jernväg underhålles desto större varda driftkostnaderna.

I de båda jemförelsetabeller, som ofvan framstälts, hafva de belgiska statsbanorna visat ett synnerligen fördelaktigt resultat i förhållande till såväl privatbanorna i landet som till de öfriga statsjernvägar, som i jemförelsen upptagits. Det belgiska jernvägsväsendet är ock i flere andra afseenden värdt att uppmärksammas.

Sammanfattning. Af den ofvan lemnade öfversigten öfver jernvägsväsendets utveckling i England har framgått, hurusom detta land är det, der jernvägar först uppstått och det är äfven der »the railway problem», jernvägsfrågan, skarpast tillspetsats. Till en början ansågos jernvägarne böra underkastas alldeles samma lagstiftning som de allmänna stora landsvägarne d. v s. man antog, att på samma sätt som trafikerandet af dessa stod en hvar öppet, skulle ock jernvägarne komma att blifva täflingsplats för olika transportbolag på samma sätt som diligensbolagen täflade om trafiken på landsvägarne. På ett sådant lagstiftarens antagande har i såväl England som Amerikas förenta stater dessa länders ofantliga jernvägsnät uppstått och under lång tid utvecklats. Verkligheten har kommit antagandet på skam, men det dröjde mer än 40 år, innan det engelska folket fick ögonen öppna för den sanningen, att jernvägarne i lagstiftningsväg icke kunde likställas med förut befintliga kommunikationsmedel. Och när, oberoende af den åskådning, som under många år fick sitt uttryck i parlamentets mångtaliga beslut i syfte att reglera jernvägsväsendet enligt det gjorda antagandet, det visade sig, att jernvägarne faktiskt utvecklade sig till en i det sociala och politiska lifvet djupt ingripande faktor, som icke trots alla försök, lät inpassa sig i det system, man ville och trodde sig kunna anordna, fäste man sin lit till att en genom jernvägarnes inbördes konkurrens stegrad hänsyn till egna intressen skulle nödga dem att i främsta rummet bemöda sig

att betjena allmänheten på ett sätt, som i alla afseenden tillgodosåg denna allmänhets behof och fördelar, Så uppstod och närdes, under lagstiftarens hägn, det raseri i jernvägsbyggande, som är karakteriskt för 1840-talet. Jernvägar byggdes öfverallt och man såg i dem en källa till omätlig rikedom. Men de lysande drömmarne förverkligades ej och man stod snart inför en kris. Då tillsattes till frågans utredande och botemedels utfinnande den komité, hvari Gladstone blef den ledande personligheten. De under hans egid utarbetade betänkandena påvisade i skarpa drag de misstag, som begåtts och utmynnade i det omdöme, att den konkurrens mellan olika enskilda jernvägar, som man genom lagstiftning dittills sökt upprätthålla, i sjelfva verket var en ruinerande lyx och att staten, för att råda bot på det skadliga tillståndet, borde för egen räkning öfvertaga de befintliga jernvägarne och sörja för byggandet af erforderliga nya. Komiténs förslag ledde emellertid ej till annat resultat än att en lag voterades om rätt för staten att inom viss tid (21 år) inlösa enskilda jernvägar, men då denna tid numera för mer än ett tjugutal år sedan gått till ända utan att sådan inlösen skett, har nämnda lag icke haft och kan ej mera få praktisk betydelse. I stället för att verksamt gripa in och ordna det invecklade problem, som jernvägarnes faktiska utveckling framstält, tillgrep parlamentet endast palliativ och ville eller kunde icke se sakens kärna. Det sökte alltjemt att upprätthålla konkurrensen mellan jernvägarne och såg icke eller ville icke se, huru dessa med orubblig konseqvens genom fusioner eller dermed i sak liktydiga aftal afvärjde de olägenheter för dem sjelfva, som konkurrensen medförde. Vid denna tid grundades och utvecklades de stora jernvägsbolagens makt; en makt så stor att den i sjelfva verket frigjort sig från de band, parlamentet i en otalig mängd lagar trott sig hafva pålagt och genom hvilka det ansett sig ega i sin hand tillräckliga medel för att i fall af behof reglera utvecklingens gång. 1867 års kommission framlade på parlamentets bord ett vidlyftigt betänkande, hvilket berörde en mängd sväfvande jernvägsfrågor, men lemnade sakens kärna lika litet utredd som alla föregående digra betänkanden. Ett

tydligt språk fördes först af 1872 års komité i dess år 1873 framlagda betänkande. Der ådagalades utan omsvep, huru alltifrån den dag, då parlamentet först började syssla med jernvägsfrågor, lagstiftningen fåfängt sökt leda jernvägsväsendets utveckling och huru denna skett på ett helt annat sätt och i en helt annan riktning, än lagstiftaren åsyftat. Antalet i ämnet utfärdade lagar eller akter hade stigit till 3,300, uppfyllande digra volymer utan afsevärd praktisk påföljd. Komitén undersökte i detalj och uppvisade de vexlande teorier, under hvilkas påverkan parlamentets beslut i jernvägsfrågor tillkommit; den visade huru grundsatsen, att det egna intresset vore den bästa regulatorn för jernvägarne, icke hållit profvet och den uttalade, att konkurrens mellan jernvägar sällan och i högst ringa mån för en kort tid egde rum och kunde ega rum. Beträffande den Gladstoneska komiténs förslag om inköp för statens räkning af jernvägarne yttrades, att, om, såsom komitén höll sannolikt, parlamentet framdeles skulle nödgas upptaga frågan härom, helt andra grunder än de då antagna måste följas. Fusioner af flere jernvägsbolag ansåg komitén mindre äfventyrliga för allmänhetens intressen än man befarat och den tillade, att i allt fall parlamentet saknade medel och utvägar att hindra dem. I fråga om jernvägsfrakterna hade parlamentet beslutit en snart sagdt oräknelig mängd stadganden, hvaraf en del gick ut på att bereda de obemedlade klasserna billiga pris å jernvägarne och man ansåg länge höjdt öfver allt tvifvel, att denna verkan ock åstadkommits af de många stadgandena i angifna syfte. Komitén erkände väl, att till en början så kan hafva varit fallit, men den tillade att, om man till de många redan anförda exemplen på det allmännas vanmakt gent emot de privata jernvägsbolagen ville lägga ännu ett, så kunde detta hemtas från parlamentets misslyckade försök att sätta en gräns för bolagens fria förfogande i fråga om taxorna. Intet medel hade lemnats oförsökt att komma till rätta med denna fråga. Lika fraktsatser per mil hade föreskrifvits, men föreskrifterna hade icke tillämpats. Ej bättre hade parlamentets försök att revidera taxorna på grundvalen af allenast ersättning för trafikomkostnaderna slagit ut och bestämmelserna

om tariffmaximum visade sig till sina verkningar förderfliga, derigenom att de lemnade spelrum för godtycklig behandling af trafikanterna. Komitén slutade med att uttala att enligt dess åsigt framdeles skulle visa sig nödvändigt att för statens räkning förvärfva samtliga jernvägar, men den ville ej sjelf framlägga förslag derom.

Man finner att komitén nått föga annat än negativa resultat, men, om ock detta är sant, hade den åtminstone klart påvisat, att jernvägarne i enskild ego icke kunde styras af parlamentet efter dess vilja och önskningar utan oberoende af dessa utvecklade sig enligt sin natur och detta kommunikationsmedels säregna beskaffenhet. Komitén insåg klart, hvarthän utvecklingens gång måste leda. Den vore en småningom men allt jemt fortgående »koncentrering» af jernvägsbolagen, så att de större uppslukade allt flere af de mindre, till dess att, förr eller senare, endast skulle återstå några få och slutligen endast ett enda bolag, dominerande hela landets jernvägsnät. I den mån fusionerna fortgingo och antalet sjelfständiga jernvägsförvaltningar minskades, skulle, till följd af de oerhördt vigtiga och i alla samhällslifvets förhållanden ingripande intressen, som af jernvägarne berodde, det visa sig nödvändigt för deras målsmän att träda i närmare förbindelser med regeringen; och när den tiden en gång komme vore det tillfälle för statsmakterna att göra slag i saken. Enligt komiténs mening borde, intill dess denna tidpunkt uppnåddes, regeringen och parlamentet förhålla sig passiva och låta jernvägarne utveckla sig som de bäst kunde, förutsatt att de dem meddelade privilegierna icke öfverskredos. Skedde detta senare, kunde tiden för en aktion för det allmännas räkning framflyttas, men i allt fall borde sådant öfverskridande afvaktas. Under tiden borde anordnas en särskild kontroll öfver jernvägarne för att öfvervaka, att, enligt koncessionerna, alla trafikanter åtnjöto lika rätt vid jernvägarnes begagnande. För ändamålet borde inrättas en särskild myndighet med vidt gående befogenhet, ej allenast att mottaga och utreda utan äfven att afdöma tvister mellan jernvägsbolagen inbördes och mellan dem och trafikanterne, allt i syfte att så godt sig göra lät mildra de skadliga verknin-

garna af konkurrens, om sådan uppstode och af det med enskildas förvaltning af jernvägar oskiljaktigt förenade refaktieväsendet.

Komiténs betänkande blef icke utan verkan. Den 21 Juli 1873 utfärdades en lag i uppgifvet syfte att trygga och tillgodose upprätthållandet af 1854 års lag hvarigenom jernvägarne förpligtats att bevilja den allmänna rörelsen så många och väl afpassade lättnader som möjligt samt att icke obehörigt gynna en trafikant framför en annan, äfvensom att icke lägga hinder i vägen för transittrafik. Skilnaden mellan 1854 och 1873 årens lagar är hufvudsakligen den, att, då enligt 1854 års lag klagomål mot jernvägsbolagen skulle anhängiggöras vid allmän domstol (common pleas) nu inrättades en särskild myndighet för afgörande af tvister mellan trafikanter å ena och jernvägsbolagen å andra sidan. Denna myndighet skulle bestå af 3 medlemmnar (kommissarier) bland hvilka en jurist och en fackman. 1873 års lag skulle endast gälla i 5 år, men den har tid efter annan förnyats intill våra dagar. Förändringar i densamma måste dock vid flere tillfällen vidtagas, men i trots deraf kan dock icke sägas, att lagstiftningen förmått hålla jemna steg med utvecklingen. Jernvägsbolagens makt växte och det var för den enskilde trafikanten omöjligt att alltid skydda sig mot deras godtycke, oaktadt alla de välmenta försöken från lagstiftarens sida att komma den svagare parten till hjelp.

En ny lag af den 10 Augusti 1888, hvilken trädt i kraft med 1889 års början betecknar det senast gjorda försöket att på ett tillfredsställande sätt reglera de engelska jernvägarnes och kanalernas trafikerande. Lagen sönderfaller i 4 afdelningar, af hvilka den första handlar om sammansättningen af och förfarandet vid jernvägs- och kanalkommissionen, hvilken utgöres af två af drottningen utnämnda medlemmar (af hvilka en fackman) samt dessutom för hvartdera af England och Skottland samt Irland en ledamot, som på grund af innehafvande embete i endera af dessa länders högre domstolar skall hafva säte i kommissionen. I hvarje förhandling måste 3 medlemmar af kommissionen deltaga. Ordet föres af den bland dessa, som på grund af embete,

är ledamot i kommissionen och hans mening är i rättsfrågor afgörande. Kommissionen är befogad upptaga och afgöra frågor, som angå:

1. bestämmelser, meddelade i speciallag angående refaktier m. fl. sådana förhållanden, som i 1854 års lag behandlas, eller angående verkställande af vissa anläggningar (sidospår, stationer m. m.), hvilka det blifvit enskilda jernvägsbolag ålagdt att utföra i något allmänt eller enskildt intresse;

2. lagligheten af uppburen betalning för transportprestationer;

3. skadeersättning i alla de fall som tillhöra området för kommissionens kompetens;

4. verkställighet af kommissionens beslut.

Klagan öfver kommissionens utslag kan endast afse rättsfrågor och föres hvad angår England och Irland hos *Her Majesty's Court of Appeal* samt hvad angår Skottland hos *Court of Session.* Ytterligare appel är ej tillåten utom i ett särskildt undantagsfall.

Lagens andra afdelning innehåller de vigtigaste bestämmelserna, nämligen angående trafiken och afgifterna för densamma. Lagen åsyftar att åstadkomma någon reda och öfverskådlighet i virrvarret i de engelska jernvägstaxorna. Hvarje jernvägsbolag har förpligtats att inom viss tid förelägga Board of Trade förslag till ny godsklassifikation och nya maximalfraktsatser samt afgifter, särskildt hvad angår stations- och expeditionsafgifter. Dessa företag skola offentliggöras och tillfälle derefter beredas de i saken intresserade att om dem uttala sin mening och framställa sina invändningar. Lyckas det derpå Board of Trade att åstadkomma enighet mellan jernvägsbolagen och trafikintressenterne, eger nämnda myndighet utfärda en provisoriskt gällande lag, hvilken sedermera föreläggeS parlamentet och erhåller dess stadfästelse. Kan genom bemedling af Board of Trade icke enighet mellan jernvägsbolagen och intressenterne uppnås eller göras invändningar mot de till parlamentet inlemnade lagförslagen i ämnet, skola dessa senare behandlas i samma ordning som

koncessionsfrågor*. Sedan klassifikation och maxmimalafgifter efter mer eller mindre vidlyftiga förhandlingar blifvit fastställda, kunna ändringar göras efter ansökning hos Board of Trade, som meddelar beslut i ämnet och drager försorg om dess offentliggörande. Proceduren för åstadkommande af klassifikation och maximalsatser är alltså vidlyftig nog, hvilket kan förklaras af vissa säregna omständigheter, som vidlåda det engelska jernvägsväsendet. Genom koncessionerna hafva för godstransporterna å de engelska jernvägarne fastställts högsta beloppet af de fraktsatser, som af jernvägarne få utkräfvas men deremot icke för stations- och expeditionsafgifterna (*terminals*). De koncessionsmessiga fraktsatserna vexla emellertid betydligt äfven beträffande ett och samma jernvägsbolags banor, hvilket beror dels derpå att koncessionerna beviljats vid olika tider och dels och väsentligen derpå, att fusioner mellan olika jernvägar i stor skala egt rum, så att ett flertal sjelfständiga jernvägsbolags linier sammanslagits under ett enda bolag. I fråga om flere jernvägar måste man derför för att finna maximalfraktsatserna undersöka ända till ett hundratal olika koncessioner, hvartill kommer, att klassifikationen af godsslag, som i koncessionerna upptagas, icke är lika utan synnerligen olikartad och godtycklig, blott omfattande ett ringa antal af de godsslag som i verkligheten å jernvägarne fraktas. Fraktföremål, som icke upptages i klassifikationen, räknas i allmänhet till den högsta (dyraste) klassen. Under det att den på grund af öfverenskommelser mellan jernvägsförvaltningar skapade *clearing-house*-klassifikationen upptager mer än 2,700 godsslag, finnas många koncessioner, som upptaga allenast ett halft hundratal eller något derutöfver.

I verkligheten kan det ock anses så godt som omöjligt att visa, att en tillämpad fraktsats öfverskrider den koncessionsmessiga maximalfraktsatsen, och om detta äfven undantagsvis skulle lyckas, kan vederbörande jernvägsbolag utan svårighet rädda sig från ansvar genom att angifva det be-

* Enligt den i England rådande praxis utföras i dessa slags frågor inför vederbörande parlamentsutskott formliga processer mellan å ena sidan de koncessionssökande och å andra sidan de, hvilka hafva invändningar att framställa.

lopp, som öfverskjuter maximalfraktsatsen såsom s. k. *terminal,* hvarför något maximalbelopp ej är faststäldt.

Får den nya lagen åsyftad verkan, kommer den utan tvifvel att afhjelpa svåra olägenheter, som vidlåda det engelska jernvägsväsendet, men det är egendomligt och oförklarligt, att man icke tagit steget fullt ut genom att med ens införa en enhetlig klassifikation för alla engelska jernvägar, ehuru förutsättningarna för att genomföra en sådan synts gynsamma nog.

Någon fullständig redogörelse för den nya engelska lagens innehåll afses icke här. Endast det torde böra framhållas, att en af lagens vigtigaste företräden framför de äldre lagarne i ämnet är de stränga fordringar med afseende på taxors offentliggörande, som den uppställer. Häri torde dess förnämsta betydelse ligga. Ty i öfrigt lärer ifrågavarande lag icke komma att väsentligen inverka på redan bestående förhållanden. En sak är nämligen att lagstifta; en annan åter att genomföra den stiftade lagen. Då sålunda refaktieväsendet blifvit förbjudet och en hvar lemnadt öppet att hos Board of Trade föra klagan öfver orättmätigt utkräfd frakt eller någon art af gynnande af en trafikant framför en annan, men lagen icke har stadgat, huru förfaras skall, om nämnda myndighet icke lyckas åstadkomma godvillig öfverenskommelse mellan de tvistande, är det klart, att häri ligger en högst väsentlig brist. Denna i förening med de sväfvande ordalag, med hvilka en del af de vigtigaste bestämmelserna i lagen uttryckts, torde framgent såsom hittills lemna rum för ungefär samma godtyckliga förfarande från jernvägarnes sida mot allmänheten som förut. Frågor huruvida ett godsslag eller en transportprestation äro likartade med andra eller huruvida en anmärkt olikhet i behandling af en trafikant i förhållande till en annan är af sådan beskaffenhet, att den kräfves af ett allmänt intresse eller slutligen, huruvida dylik olikhet icke kan afhjelpas utan orättvis nedsättning i fraktafgifter till förmån för klaganden torde lemna de engelska jernvägarnes målsmän och deras advokater, hvilka i den vägen ega en uppdrifven förmåga, rikliga tillfällen att vederbörligen och enligt alla konstens regler »slå

puder i ögonen» på den engelska rättskipningens representanter.

Den vigtigaste verkliga fördel, som den nya lagen synes erbjuda framför den förut gällande lagstiftningen, torde, enligt hvad äfven ofvan nämnts, ligga i dess stadganden om offentliggörande af alla gällande tariffer, handlingar angående godsklassifikation m. m., hvilka icke allenast skola finnas tillgängliga å alla stationer, hamnar o. s. v. utan äfven jemte tryckta exemplar af den enligt den nya lagen inrättade nya godsklassifikationen och uppgift å maximalbeloppet i frakt, banafgifter och särskilda omkostnader (terminals) för billigt pris tillhandahållas allmänheten. Likaså är det en viss tjensteman hos hvarje jernvägsbolag ålagdt att inom en vecka efter mottagandet noga besvara hvarje till honom framstäld fråga angående frakt och andra afgifter vid vederbörande jernväg. Brott mot ifrågavarande föreskrifter straffas med böter, ej öfver 5 pund för hvarje dag, under hvilken ett mot lagen stridande förfarande eger rum.

Lagens tredje afdelning innehåller stadganden om kanaler och trafiken å dem samt kan liksom äfven den fjerde afdelningen, hvilken upptager åtskilliga bestämmelser af olika art här lemnas å sido. 1888 års lag afser hufvudsakligen godstrafiken å jernvägar och kanaler men icke persontrafiken. Board of Trade är fortfarande den myndighet, som har att utöfva högsta uppsigten öfver Englands jernvägar och kanaler och det är derför denna myndighet, som har att söka genomföra den beslutade reformen i godsklassifikation och maximalfraktsatser. De kommissarier, om hvilka ofvan förmälts, bilda vid sidan af Board of Trade en administrativ domstol för tvister mellan jernvägs- eller kanalbolag inbördes och mellan sådana bolag och allmänheten. Och ehuru dessa kommissarier erhållit vida större befogenheter än deras föregångare, är det dock att befara, att deras arbete skall blifva förenadt med högst betydande svårigheter. Det kan icke lemnas ur sigte, att det icke lyckats att emot de engelska jernvägsbolagen genomföra de stadganden, som i 1854 och 1873 års lagar meddelats i syfte att sätta en dam för deras godtycke och så godt som suveräna välde öfver taxorna. Till

en del må nu detta bero på de brister, som vidlådde lagarne af nämnda år och som man nu sökt delvis afhjelpa. Men denna grund är dock icke tillräcklig att förklara det allmännas vanmakt gent emot jernvägarne. I flere afseenden hafva förbättrade stadganden gifvits i 1888 års lag, men ännu i dag bestå de svårigheter, hvilka hittills hindrat genomförandet, hvad de engelska jernvägarnes förvaltning angår, af en verksam statskontroll. Dessa svårigheter bero hufvudsakligen på de stora bolagens öfvermakt gent emot ej mindre en enskild part än äfven myndigheterna, särskildt de lokala, samt på dyrheten af alla slags processer i England och den möjlighet, som deraf erbjuder sig för jernvägsbolagen att afskräcka sina vederparter från att börja eller fullfölja rättegång. Men äfven om dessa svårigheter kunde af kommissarierna öfvervinnas, skulle sådant dock icke vara tillfyllest, enär i sjelfva verket den bestående materiella rätten icke erbjuder tillräckliga medel för att mot jernvägsbolagens vilja åstadkomma och genomföra önskvärda reformer. Så länge nämligen dessa bolag ega en så godt som obegränsad frihet att efter sitt behag gestalta tarifferna för transporter af menniskor och gods, kunna tydligen de olägenheter och missförhållanden, som härflyta just ur denna frihet och dess begagnande hufvudsakligen för tillgodoseende af jernvägsbolagens egna mer eller mindre ensidigt fattade intressen icke aflägsnas. Ingen genomgripande förändring är härutinnan åstadkommen genom 1888 års lag. Den nya godsklassifikation, som genom denna lag åsyftas, afser ej att åstadkomma en enhetlig klassifikation för alla jernvägar utan endast inom det jernvägsnät, som beherskas af ett och samma bolag. På samma sätt förhåller det sig med maximalfraktsatserna, hvilka dessutom med all säkerhet komma att tilltagas så högt, att de i likhet med de nuvarande få ganska ringa praktisk betydelse, emedan jernvägsbolagen i eget intresse finna sig böra mer eller mindre betydligt gå under dem. Härutinnan hafva bolagen fria händer och stadgandena om tariffernas offentliggörande samt om förbud mot obehörigt gynnande skola icke hindra bolagen att inrätta huru många differentialtariffer de behaga, och derigenom samt på de öfriga vägar,

som stå dem till buds upprätthålla hela det hittillsvarande systemet af hemliga refaktier. Ty en *verksam* kontroll häremot gifves det ej i England. Väl kunna, med den maktbefogenhet, som nu tillerkänts kommissarierna, i ett och annat enstaka fall, dessa komma att ingripa och möjligen skaffa en enskild person rätt, men hvad betyder detta i förhållande till de tusentals fall, som dagligen förekomma, då lagen åsidosättes och ett mot dess anda och mening stridande förfarande iakttages? Betecknande för de ledande stora bolagens uppfattning är den hållning deras representanter i underhuset iakttog, då lagen der behandlades. De gjorde i sjelfva verket jemförelsevis svaga invändningar mot densamma, i detta afseende skiljande sig från sina föregångare under debatterna om de tidigare lagarne af åren 1854 och 1873.

Belgien. Exempel på en jernvägspolitik, som gått i alldeles motsatt riktning mot den engelska, lemnar den i Belgien följda. Der tog från början regeringen sjelf så väl jernvägsbyggandet som jernvägarnes trafikerande om hand, och då den sedermera nödgades att meddela koncessioner åt enskilda, lemnades dessa under uttryckligt vilkor, att jernvägarne skulle efter viss tids förlopp (90 år) utan lösen hemfalla till staten. Endast den rörliga materielen skulle staten behöfva betala och skulle vara berättigad att när som helst under loppet af koncessionsåren inköpa så väl denna materiel som sjelfva banorna. Betalningen för dessa senare skulle för de vid tiden för köpet möjligen återstående koncessionsåren utgå i form af en årlig ränta, motsvarande medeltalet af nettobehållningen under de sju sista åren före köpet.

Under koncessionstiden kunde emellertid de enskilda belgiska jernvägarne förvaltas med temligen stor frihet. Staten, som egde de stora hufvudlinierna var på grund häraf i stånd att utan särskilda åtgärder utöfva ett bestämmande inflytande på de enskilda jernvägarne endast genom anordningar vid sina egna jernvägar i fråga om taxor, tidtabeller o. s. v. Vid början af 1850-talet egde den belgiska staten ungefär två tredjedelar af alla landets jernvägar, men under de följande tio åren ändrades detta förhållande så, att staten icke egde mer än en tredje-

del och privata bolag två tredjedelar. Man hade vid beviljande af koncessioner å enskilda jernvägsanläggningar till en början gått till väga med mycken varsamhet, men småningom blifvit liberalare, dervid ledd af grundsatsen, att, om äfven staten genom förändrad proportion i stats- och privatbanornas utsträckning komme att förlora sin ledande ställning, konkurrens mellan de enskilda jernvägarne inbördes skulle hindra ett eller några få bolag att erhålla en allt för dominerande ställning. Så till vida hvilade den nyss antydda grundsatsen på riktig beräkning, att nog uppstod till en tid den åsyftade konkurrensen, men den riktade sin udd äfven mot ett håll, som man icke väntat, nämligen mot statens egna jernvägar. Förloppet blef det naturliga, att nämligen de enskilda jernvägarne slöto sig tillsammans och uppträdde i gemensam aktion gent emot statens, och så erhöll man *ett* exempel på att konkurrens ej slutade med öfverenskommelse mellan konkurrenterne, utan till ej ringa skada för parterna å båda sidor blef en längre tid beståndande. Striden slutade först 1870 dermed, att staten måste köpa ett helt system af enskilda konkurrerande jernvägar. Efter fransk-tyska krigets slut såg sig åter staten nödsakad att köpa enskilda jernvägar i stor skala och snart var den i besittning af mer än 60 procent af alla i landet byggda jernvägar. Återstående 40 procent tillhöra enskilda bolag till ett antal af 14, af hvilka det största besitter 510 och det minsta 10 kilometer jernvägar. I dessa bolags förvaltning ingriper icke staten på annat sätt än att den utöfvar en viss uppsigt öfver säkerhetsåtgärder till skydd för lif och lem o. s. v. Deremot kunna bolagen med full frihet ordna sitt tariffväsen och staten fordrar ej ens att, hur högt dividenderna än stiga, taxorna skola reduceras.

De olägenheter, som äro förenade med ett dylikt system af dels enskilda och dels statsbanor, hafva visat sig förnämligast deri, att staten faktiskt, om än icke de jure, saknat frihet att sjelfständigt och i enlighet med *sina* intressen ordna sitt eget tariffväsen. Har den velat derutinnan företaga reformer, har sådant som oftast väckt klagan från privatbanornas och de i dem intresserade in- eller utländska kapitali-

sternas sida och staten har sällan kunnat lemna deras besvär utan afseende. I andra fall har staten för att, äfven till egen fördel, bereda näringsidkare vissa lättnader velat bevilja större eller mindre fraktlindringar, men har då utsatt sig för klagomål från deras sida, hvilka, såsom beroende af privatbanor, icke kunde erhålla motsvarande lindringar.

Så har i Belgien frågan om fortsatt förvärf för statens räkning af enskilda jernvägar kommit på dagordningen och af alla tecken att döma kommer hon att varda löst så, att i detta land redan långt förr än koncessionerna å nu befintliga privatbanor utlöpa, staten ensam varder egare till hela landets jernvägsnät.

Frankrike. *Frankrikes* jernvägspolitik har slagit in på helt andra banor än de ofvan antydda och i *ett* afseende visar den ett afgjordt företräde framför alla andra länders. Ända från början har nämligen dess jernvägsnät tillväxt enligt en på förhand uppgjord och väl öfvervägd plan; ett företräde, hvarför landet onekligen har den starka centralisationen i landets forvaltning att tacka. Under det att i alla öfriga länder i i Europa samt i Amerikas förenta stater under de första årtiondena af jernvägarnes utveckling jernvägar anlades endast mellan sådana orter, der staten eller enskilda under för handen varande förhållanden funno det lämpligt, har i Frankrike redan genom en lag af den 11 Juni 1842 (Loi relative à l'établissement des grandes lignes de chemins de fer) planen utkastats till ett fullständigt nät af stora hufvudlinier, och efter denna plan fullföljdes ock byggandet. De få jernvägslinier, hvilka före denna tid anlagts, kunde utan svårighet inpassas i det med synnerlig omsorg utarbetade systemet, enligt hvilket jernvägsnätet skulle få sin medelpunkt i Paris och derifrån linier utgrena sig till landets vigtigare städer och hamnplatser i norr och söder, öster och vester. Till banornas anläggande skulle staten och enskilda samverka, den förra genom att bekosta jordförvärfvet, banunderbyggnaden m. m. och de senare genom att besörja öfverbyggnaden, den rörliga materielens anskaffande o. s. v. Åt de af enskilda bildade aktiebolagen öfverlemnades — för viss tid

— genom koncessioner banornas trafikerande under uppsigt och kontroll af offentlig myndighet. De anordningar, som genom denna lag träffades, hvilade på den riktiga och sunda grundtanken, att hvarje sjelfständig jernvägslinie borde erhålla sitt eget, begränsade trafikområde och ingen konkurrens mellan olika linier ega rum. Ledarne af den franska jernvägspolitiken, som genomförde 1842 års lag, hafva ådagalagt vida större insigt i jernvägsväsendets natur än deras samtida i andra länder. De hafva nämligen klart insett och rättat sitt tillvägagående i enlighet med den först långt senare allmänt erkända sanning, att konkurrens mellan jernvägar inbördes blott för en kort tid kan ega rum och att de kortvariga fördelar, som af en dylik konkurrens kunna uppstå, motvägas och omintetgöras af det slöseri med kapital och de öfriga missförhållanden, sådan konkurrens drager med sig och hvilka blifva beståndande långt efter det konkurrensen nedlagts. Det misstag, hvartill de franske statsmännen på denna tid gjorde sig skyldiga, bestod i deras antagande, att enskilda bolag genom en sträng och på alla områden af deras förvaltning ingripande statsuppsigt skulle kunna tvingas att så begagna sitt monopol, att derigenom i första hand statens och den trafikerande allmänhetens intressen sågos till godo.

År 1857 hade det jernvägsnät, som i 1842 års lag afsågs, blifvit fullbordadt och i full öfverensstämmelse med systemets grundtanke hade genom fusioner af de många smärre bolagen sex stora bolag bildats, hvilka ännu i dag bestå och hvilkas koncessioner utlöpa å nedannämda tider:

1.	Compagnie du chemin de fer du Nord	31 Dec.	1950
2.	» » » » » de Paris à Orléans	» »	1956
3.	» » » » » de Paris à Lyon et à la Mediterrannée	» »	1958
4.	» » » » » de l'Est	» »	1954
5.	» » » » » de l'Ouest	» »	1955
6.	» » » » » du Midi	» »	1960

De fem första af dessa bolags linier utgå från Paris och endast Sydbanan står icke i direkt förbindelse med hufvud-

staden. Hvart och ett bolags linier beherskade ett strängt begränsadt trafikområde och ingen af dem kunde drifva konkurrens med någon af de andra. De jernvägar, som de ifrågavarande bolagen vid 1857 års slut förvaltade, voro dels de i 1842 års lag bestämda stora hufvudlinierna dels ett antal på olika vilkor koncessionerade särskilda smärre bansträckor. Men utöfver dessa hade de äfven koncessioner å ett antal andra, af hvilka endast ringa inkomster och fördelar för bolagen kunde beräknas. De undandrogo sig derför byggandet af dessa banor och då till följd häraf missnöje förspordes från de orter, hvilka funno sig i saknad af påräknade jernvägsförbindelser, fans för regeringen ej annan utväg än att gripa in, helst 1857 års svåra kris gjorde det för jernvägsbolagen vanskligt att, trots deras jemförelsevis gynsamma ekonomiska ställning, på egen risk anskaffa de kapital, som erfordrades för koncessionernas uppfyllelse.

Genom lagen den 11 Juni 1859 (Loi qui approuve des conventions passées entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et diverses compagnies de chemins de fer) tillförsäkrades bolagen statens medverkan genom räntegaranti till åstadkommande behöfliga nya jernvägsanläggningar. Erfarenheten hade gifvit vid handen, att de äldre, stora jernvägslinierna gåfvo bolagen rikliga inkomster, som möjliggjorde nöjaktigt förräntande af nedlagdt kapital, men att deremot de smärre, nyare linierna icke förmådde mer än i lyckligaste fall bära omkostnaderna, ofta dock icke ens detta. Hvarje bolags jernvägar indelades med hänsyn till deras räntabilitet i två kategorier, betecknade »*ancien réseau*» och »*nouveau réseau*». Till den förra hänfördes hufvudsakligen de före 1857 och till den senare de efter detta år koncessionerade jernvägarne. För byggandet af jernvägar af den senare kategorien skulle obligationer utfärdas, å hvilka under vissa förbehåll staten garanterade 4 procent ränta och 0,65 procent amortering, allt årligen. Till förekommande af missbruk omgärdades denna garanti af sinnrika bestämmelser: för de äldre jernvägarne bestämdes i förhållande till deras nettoinkomster under de sista åren en viss summa, hvilken beräknades förslå till: 1. en på visst sätt beräknad dividend

åt aktieegarne; 2. ränta å obligationsskulderna; 3. bidrag till förräntande och amortering af obligationer, utgifna för det *nya* jernvägsnätet, hvilket bidrag beräknades till 1,10 procent af dessa obligationer. Man trodde nämligen att bolagen icke skulle kunna erhålla behöfliga medel mot lägre årlig ränta och amortering än 5,75 procent, hvaraf statens garanti afsåg endast 4.65 procent. Den för dessa ändamål bestämda summan (revenu reservé) uppgick till nedannämnda belopp per kilometer:

för Nordbanan	francs	38,400: —
» Orléansbanan	»	27,400: —
» Medelhafsbanan	»	37,400: —
» Östbanan	»	27,800: —
» Vestbanan	»	27,000: —
» Sydbanan	»	19,500: —

Om nettoinkomsten per kilometer *öfversteg* den för hvarje bana bestämda summan, skulle öfverskottet i första hand användas till ränta och amortering å obligationsskulden för det nya nätet. Uppstod intet öfverskott eller räckte det ej till för ändamålet, skulle staten tillskjuta det erforderliga ränte- och afbetalningsbeloppet intill 4,65 procent.

Lagen utgick från den förutsättning, att det nya jernvägsnätet skulle vara fullbordadt för Östbanan till 1863 och för de öfriga till 1864. Till byggnadskostnaderna lades under byggnadstiden upplupna räntor och statens räntegaranti skulle beräknas från 1864 och 1865 årens början. Om vissa bansträckor icke till den bestämda tiden färdigbyggts, inträdde räntegarantin året näst efter det, de blifvit färdiga. Räntegarantin beviljades för en tid af 50 år och hvad staten på grund af den samma fått utgifva skulle jemte 4 procent ränta återbetalas. Först sedan detta skett skulle jernvägsbolagen ega att fritt förfoga öfver sina inkomster.

1859 års lag och de på grund af densamma mellan regeringen och bolagen afslutna aftalen innehålla, utom nu meddelade föreskrifter om färdigbyggande af åtskilliga jernvägar och statens räntegaranti, äfven bestämmelser om jernvägarnes redan i de ursprungliga koncessionerna förutsedda hemfal-

lande till staten. Terminerna derför blefvo de ofvan angifna och det bestämdes nu närmare om sättet för eganderättens öfvergång. För den rörliga materielen, befintliga förråd o. s. v. skulle staten erlägga lösen efter afdrag af obetalda ränte- och amorteringstillskott, hvaremot sjelfva banbyggnaderna med tillbehör skulle till staten öfverlemnas utan lösen.

När 15 år förflutit efter en jernvägskoncessions meddelande, skulle staten ega att mot en till aktieegarne för den återstående koncessionstiden utgående, på visst sätt beräknad, årlig ränta inlösa jernvägarne.

Det system, hvarefter jernvägsväsendet i Frankrike ordnades genom 1859 års lag, har varit rådande till 1884 års början. Det ändrades genom en lag af den 20 November 1883, på grund af hvilken med de sex stora bolagen afslutats nya fördrag, kungjorda i Journal officiel den 21 November; och då dessa fördrag innefatta en det allmännas kapitulation för det privatintresse, som förstått att göra sig till herre öfver de franska jernvägarne, torde en blick på de förhållanden, som ledt till i fråga varande fördrag här vara på sin plats.

Till 1865 års början hade största delen af de jernvägar fullbordats, hvilka enligt 1859 års lag tillhörde det s. k. nouveau réseau, det nya nätet, och dermed inträdde ånyo uppehåll i jernvägsbyggandet. Då de stora bolagen icke kunde förmås att uppoffra någon del af sina betydliga inkomster på anläggning af de ytterligare smärre banor, som i skilda landsändar voro behöfliga, fann regeringen, som af flere skäl ej sjelf kunde omhändertaga dessa jernvägsanläggningar, sig nödsakad att bevilja nya smärre bolag koncessioner till byggande af åtskilliga kortare banor. Till år 1875 hade antalet af sådana bolag stigit till 35, af hvilka endast 8 egde linier, öfverstigande 100 kilometer. Jemväl sökte man främja anläggandet af lokalbanor (chemins de fer d'intérêt local) genom åtskilliga enligt lagen af den 12 Juli 1865 beviljade särskilda förmåner. På denna väg kom man emellertid icke långt; jernvägsbyggandet ville icke taga åsyftad fart och i landet yppades flerstädes allvarsamt missnöje öfver jernvägsnätets långsamma eller uteblifna utgrenande till orter, som ännu icke kommit i åtnjutande af jernvägsförbindelser.

Emellertid hade de sex stora bolagen vunnit sådan styrka, att de, hvart inom sitt område, funno sig kunna styra och ställa utan mera afseende på den trafikerande allmänhetens intressen och samfärdselns kraf än de sjelfva funno med sina ensidigt fattade fördelar förenligt. Härtill kommo de missbruk, som voro och alltid äro förenade med hänsynslöst tillgodogörande af monopol, lagdt i händerna på oansvarige privatpersoner. Från alla håll förspordes högljudda klagomål öfver de franska jernvägsförhållandena. Handelskamrarne klagade å handelsståndets vägnar öfver orimligt höga tariffer samt öfver deras oöfverskådlighet och oklarhet. Industriidkarne klagade öfver refaktieväsendets oerhörda utsträckning och öfver jernvägsdirektionernas tillvägagående att godtyckligt gynna den ene trafikanten framför den andre. Vid sidan af de regelmessiga hade ett stort antal differentialtariffer inrättats, genom hvilka i många afseenden de utländska producenterne och de utländska hamnplatserna gynnades framför sina franska medtäflare. Godsbefordran skedde långsamt och oregelmessigt och hvad persontrafiken angick uppehölls densamma med en materiel, som skildrades såsom verklig tortyrredskap, särskildt hvad angick de billigare vagnsklasserna. De resande måste umbära hvarje slags komfort; vagnarnes uppvärmning och belysning var en på många linier okänd lyx. Den direkta trafiken till och från Paris uppehölls någorlunda drägligt; men vid anknytningsbanorna saknades lämpligt anordnade tåg. Olycksfallen vid de franska jernvägarne voro oproportionerligt talrika, hvilket ansågs bero på en öfverdrifven sparsamhet i förvaltningen.

Ehuru de stora bolagen förstått att taga i sin sold en stor del af den franska pressen och derigenom sattes i stånd att någorlunda fullständigt undertrycka offentliga uttalanden af den allmänna missbelåtenheten öfver jernvägsväsendet i Frankrike, kunde de dock icke hindra inlemnandet till den franska deputeradekammaren af en mängd besvärsskrifter och petitioner, genom hvilka det verkliga tillståndet yppades. En yttre anledning att taga del af dessa petitioner erhöll kammaren, då till stadfästelse förelades densamma ett af regeringen med Orléansbanan den 1 Augusti 1876 afslutadt

fördrag. Framläggandet af detta hade ett förspel, hvilket är karakteristikt och derför må i korthet meddelas. 1865 års lag, hvars syfte var att främja anläggningen af åtskilliga smärre jernvägar, hvilka de stora bolagen icke ville utföra, begagnades af spekulationen, representerad af in- och utländska kapitalister med starkare eller svagare anstrykning af äfventyrare. Under hägnet af denna spekulation byggdes ett stort antal obetydliga jernvägar, af hvilka de vigtigaste lågo inom Nordban- och Orléansbanbolagens särskilda trafikområden. Vid denna tid (år 1875) dref den bekante Philippart, en belgisk affärsman, sitt spel. Hans plan, hvilken leddes med ganska stor skicklighet, gick ut på att sammanföra de med stöd af 1865 års lag anlagda lokalbanorna till hela system, hvilka skulle kunna upptaga täflan med de stora bolagen, till en början åtminstone Nordbanbolaget. I förstone syntes företaget hafva framgång och det philippart'ska jernvägsnätet utvecklades raskt. Sålunda hade år 1870 af de 1865 koncessionerade jernvägarne anlagts endast 289 kilometer, men år 1875 hade de ökats till 1,497 kilometer och under byggnad voro ytterligare 2,785 kilometer, hvarjemte koncessioner utverkats å 1,177. Regeringen kom, i den mån de philippart'ska planerna utvecklades, i en allt svårare ställning. Hon kunde å ena sidan icke återkalla 1865 års lag, ty då skulle det jernvägsbyggande afstanna, som af befolkningen i många delar af landet åtråddes. Å andra sidan hotades, om Philipparts planer kunde bringas till utförande, det kapital, som en gång i och med de stora jernvägarnes hemfallande till staten, skulle tillfalla densamma, med väsentlig värdeförminskning genom den stadigvarande konkurrens, som tvärt emot hvad man väntat och åsyftat hotade från det philippart'ska jernvägsnätet och hvars syfte var att tvinga regeringen eller närmast de stora bolagen att för ett pris, stegradt långt öfver verkliga värdet, inköpa det nämnda nätet.

Till följd af den fara, som sålunda yppades jemväl för vissa af de stora bolagen, funno de ledande männen i dessa sig böra ingripa; och innan Philippart hunnit mer än delvis genomföra sitt program genom att sätta sig i besittning af

ett flertal aktier i de små, i Frankrikes nordliga och nordostliga departement koncessionerade jernvägsbolagen, började Nordbanbolaget en mördande konkurrens med Philipparts inom dess trafikområde anlagda banor med den påföljd, att de små bolag, som egde dessa banor, nödgades gifva vika, hvarefter förpaktningsaftal afslötos, som satte Nordbanbolaget i stånd att fullständigt kontrollera förvaltningen af dessa bolags linier.

På liknande sätt gick Orléansbanbolaget till väga mot två jernvägsföretag (Charentes- och Vendéebanbolagen), hvilka inom det förra banbolagets område förstått att åt sig skapa en någorlunda sjelfständig ställning. De straffades hårdt för sin djerfhet. Orléansbanan skydde intet medel för att krossa dem. Hon vägrade att med dem inlåta sig på något slags samtrafik enligt aftalad taxa och hon förmådde andra att handla på samma sätt, fråntog dem, der hon kunde, alla transporter och fraktade hellre gods med förlust än hon unnade dem äfven sådana transporter, som enligt naturliga förhållanden bort tillfalla dem. Genom sina rikare tillgångar var hon i stånd att så länge fortsätta striden, att de två bolagen måste gifva sig på nåd och onåd. Med regeringens samtycke afslöts derpå den 1 Augusti 1876 ett fördrag mellan å ena sidan Orléansbanan och å andra sidan de två ifrågavarande bolagen samt tre andra, enligt hvilka de senare bolagens linier sammansmältes med Orléansbanbolagets och dervid räknades till det s. k. nya nätet.

Detta fördrag måste, för att varda gällande, bifallas af kamrarne. Då det inlemnades till deputeradekammaren hänsköts det af denna till en särskild kommission, som deröfver den 15 Februari 1877 afgaf berättelse, hvari enhälligt hemstäldes om afslag å fördraget, hvilket ock snart derefter af regeringen återtogs. Under den debatt, hvartill regeringens förslag vid inlemnandet gaf anledning i deputeradekammaren, framstäldes de i Frankrike rådande jernvägsförhållandena och aktiebolagens sätt att förvalta jernvägarne som verkligen förtjenta af det tadel och ogillande, som från alla delar af landet förspordes. Kammaren antog slutligen efter flere dagars öfverläggningar en resolution, som uppmanade rege-

ringen att med Orléansbanbolaget söka aftala bättre vilkor och att, om underhandlingarna härom icke ledde till målet, af de nödlidande jernvägsbolagen bilda ett nytt, ett sjunde jernvägsnät, hvars trafikerande skulle besörjas af staten. De enligt denna anmodan förnyade underhandlingarna afbrötos snart, då Orléansbanbolaget ej stod att förmå till fordrade eftergifter. Det återstod alltså ej annan utväg än att gå till väga på det sätt, som deputeradekammaren alternativt uppgifvit. Enligt lagar, som publicerats den 18 Maj och 11 Juni 1878, bildades alltså under benämningen »Chemins de fer de l'Etat» ett sjunde jernvägsnät, sammansatt af 10 nödlidande smärre jernvägsbolags linier, som med kamrarnes samtycke för statens räkning öfvertagits. Längden af dessa linier uppgick till 2,615 kilometer, hvaraf 1,105 färdigbyggda. De återstående skulle af staten fullbordas och denna äfven öfvertaga förvaltningen af det hela.

Kort förut (Januari 1878) hade Frankrike och för öfrigt hela verlden öfverraskats af ett af Freycinet, Léon Say och Gambetta uppgjordt, af den förstnämnde i en till republikens president ställd skrifvelse offentliggjordt program öfver de allmänna arbeten, jernvägar, kanaler och andra vattenvägar, som i Frankrike borde under den närmaste tiden utföras. Regeringen trodde sig ej kunna säkrare stadga sin ställning utåt och inåt, än genom att framlägga ett sådant program öfver de fredens arbeten, hvarmed hon ville gripa sig an till båtnad för det allmänna välståndet. Bristen på tidsenliga kommunikationsanstalter utgjorde föremål för klagan från så godt som alla delar af landet och alla lager af befolkningen. 1865 års lag, enligt hvilken landets jernvägsnät skulle kompletteras, ledde endast långsamt och ofullständigt till målet. De stora bolagen voro icke sinnade att riskera sina stora inkomster af de äldre linierna på anläggning af nya, icke räntegifvande banor; och på grund af erfarenheten från de hittills gjorda försöken med sjelfständiga små bolag för lokalbanor kunde det ej väntas, att enskilda skulle offra kapital på dylika företag. Regeringen fann det derför lägligt att sjelf träda i spetsen för åstadkommande af den förbättring och utvidgning af samfärdsmedlen, som allmänt i landet ön-

skades; och hon hade tillfredsställelsen se sina första steg i denna riktning helsas med bifall. Inom de närmaste tio åren skulle nya s. k. hufvudlinier byggas till sammanlagd längd af 16,000 kilometer, hvarigenom de franska jernvägarne skulle ökas till 37,000 kilometer. En följd af denna hufvud- (stam-) banornas tillväxt, skulle, ansåg regeringen, blifva ökad lifaktighet i lokalbanebyggandet och det kunde väntas, att lokalbanorna under samma tid skulle ökas i än starkare proportion än stambanorna. För anläggning af dessa senare skulle staten utgifva 4 milliarder francs och dessutom 1 milliard till nya eller förbättrade vattenvägar, hamnar o. s. v.

Sex särskilda kommissioner tillsattes, hvilka hade att gemensamt med departementalstyrelserna utarbeta förslag till de nya jernvägarnes sträckning, längd m. m.; och så kraftigt bedrefvos dessa förberedande arbeten, att ett på grund af kommissionernas utlåtanden uppgjordt lagförslag kunde föreläggas kamrarne på våren 1879. Efter att der hafva bifallits publicerades den 17 Juli 1879 en lag (Loi portant le chassement du réseau complementaire pour la France continental), angående de hufvudlinier, som borde byggas. Der säges intet om kostnaderna för ifrågavarande anläggningar och ej heller något om de personer eller myndigheter, som skulle verkställa nybyggnaderna. Så långt var allt godt och väl, men man hade afsigtligen eller af glömska lemnat *en* faktor ur räkningen, nämligen de sex stora jernvägsbolagen. Med dem hade regeringen icke inlåtit sig i några förhandlingar och sjelfva hade de icke gjort sig påminda. Och dock måste det äfven vid den ytligaste kännedom om regeringens planer och lagens innehåll, vara klart, att, utan medverkan af dessa bolag, lagen icke kunde bringas till verkställighet, d. v. s. de afsedda banorna byggas och trafikeras med någon utsigt till framgång. Det gälde nämligen icke nu att anlägga stora, sammanhängande jernvägslinier, utan en mängd smärre banor, hvilka till jemförligt största delen lågo inneslutna af de stora bolagens nät och först genom sammanläggning och utbyten eller trafikaftal med bolagen med fog kunde kallas och erhålla karakter af hufvudlinier. Endast de i samband med det redan befintliga, men obetydliga stats-

banenätet anlagda nya jernvägarne skulle kunna trafikeras någorlunda oberoende af ett eller flere af de gamla jernvägsbolagen. Man lemnade emellertid alla dessa svårigheter ur sigte och staten företog sig att på olika punkter påbörja de nya anläggningarna, för hvilka i budgeten årligen några hundratal millioner francs uppfördes. När på detta sätt småningom flere och flere bansträckor blefvo färdigbyggda och skulle trafikeras, hjelpte man sig fram genom anordningar för tillfället. Tid efter annan utverkades hos kamrarne bemyndiganden för vederbörande minister att till en viss tid anordna jernvägssträckornas trafikerande efter som lämpligast kunde finnas och som föranledde minsta möjliga utgifter för statskassan. Men ministern visste då ej annan utväg än att bortförpakta de färdiga banorna till det af de sex stora bolagen, inom hvars nät eller trafikområde de nybyggda banorna voro belägna. Under åren 1880—83 antogos och publicerades ej mindre än sex lagar med dylika bemyndiganden.

Under åren 1879—82 försökte man två gånger att reda den allt mer intrasslade jernvägsfrågan. Först träffade regeringen, hvilken framför allt måste se till, att det 1878 skapade statsbanenätet kunde lifskraftigt utvecklas, aftal med Orléansbanbolaget, enligt hvilket af detta bolags och statens linier skulle bildas två nya jernvägsnät, så belägna, att konkurrens mellan båda ej kunde uppstå, men detta aftal kom icke längre än till ett deputeradekammarens utskott, som afstyrkte detsamma, förordande inköp för statens räkning af hela Orléansbanan. Sedan utskottets betänkande afgifvits, inträffade ministerombyte och hela förslaget återtogs och kom således icke under kammarens pröfning. Det andra försöket gjordes något senare (1882), men ledde lika litet till något resultat.

Vid den tid, då det Freycinet'ska programmet framlades, var statens finansiela ställning god, men den försämrades småningom och det visade sig i längden ogörligt att belasta budgeten med de ofantliga utgifterna för programmets genomförande. En lösning af jernvägsfrågan, hvarigenom staten för tillfället befriades från de dryga utgifterna för sina jernvägsanläggningar, blef derför ett ännu oafvisligare behof

än förut. Regeringens svårigheter ökades af ovissheten om *hvad* parlamentet ville. Endast hvad det *icke* önskade var uttaladt, eller kunde åtminstone någorlunda säkert utletas. Under dessa brydsamma förhållanden tillsattes en stor jernvägskomité, som skulle taga jernvägsfrågan i dess helhet i öfvervägande och föreslå en nödig reform i alla jernvägsförhållanden. Kommissionen sammanträdde i November 1882 och fördelade sig på tre afdelningar. Dessa uppsatte hvar sitt betänkande i den till hvar och en af dem hörande frågan, men längre kom det ej. Kommissionen har åtskilts utan att lemna något kändt utlåtande efter sig. Endast ett halfofficielt meddelande om de tre afdelningarnas betänkanden har utgifvits.* Enligt ett af dessa beräknas den årliga ränta, som staten, för att erhålla *alla* af de sex stora bolagen trafikerade jernvägarne, skulle nödgas utgifva till aktieegarne under återstoden af jernvägarnes koncessionstid till i rundt tal $500^{2}/_{10}$ millioner francs, hvaremot skulle svara en årlig nettobehållning å jernvägsdriften af allenast $473^{6}/_{10}$ millioner francs.

För de allt talrikare förespråkarne för ett verkligt statsbanesystem i Frankrike var Gambettas i slutet af 1882 inträffade död ett svårt slag, ty han var en af detta systems uppriktigaste och inflytelserikaste anhängare. I början af 1883 suto dock i ministéren två af hans meningsfränder, Tirard och Raynal. Det väckte derför ej ringa öfverraskning, då det blef bekant, att regeringen trädt i underhandlingar med de stora jernvägsbolagen för att genom *deras* tillhjelp komma ur förlägenheterna. Rykten härom återgåfvos i pressen och inom Juli månads utgång 1883 hade regeringen för deputeradekammaren framlagt till godkännande sex med de stora jernvägsbolagen afslutna aftal. För sina förslag begärde hon skyndsam behandling och uppgaf såsom skäl derför, att det vore omöjligt framlägga budgetsförslag för 1884, innan aftalens öde afgjorts. Oaktadt de från flere håll framstälda yrkandena om en smula uppskof för frågornas noggrannare pröfning, lyckades regeringen i all hast aflocka kammaren bifall till sina förslag och med den 1 Januari 1884 trädde de nya aftalen i kraft. Deras hufvudsakliga innehåll är följande:

* A. Picard, Les chemins de fer français, 1884.

Regeringen beviljade de sex stora jernvägsbolagen koncession å ett antal nya linier och afträdde till desamma, utan ersättning, de sedan 1879 på statens bekostnad byggda bansträckor, som lågo inom något af bolagens förutvarande trafikområden. Derjemte medgaf regeringen stadigvarande fusion af de stora bolagens linier med åtskilliga smärre jernvägar.

Enligt uppgift i *Revue générale des chemins de fer, 1884 April,* hade de till bolagen öfverlemnade färdiga eller koncessionerade banorna följande längder:

	afträdda äldre statsbanor: km.	nya koncessionerade banor: km.
till Medelhafsbanan	89	2,000
» Nordbanan	1,111	412
» Sydbanan	60	1,178
» Östbanan	700	1,031
» Orléansbanan	1,059	2,441
» Vestbanan	779	1,712
	3,798	8,774

Af Orléansbanan erhöll staten 398 kilometer, hvilka skulle införlifvas med statsbanenätet. Längden af de bolagen och staten tillhöriga banorna efter anläggningen af de nya koncessionerade jernvägarne framgår af följande tabell:

	Kilometer: trafikerade den 1 Jan. 1884:	Kilometer: efter färdigbyggande af de nya linierna:
Medelhafsbanan	7,229	9,669
Orléansbanan	5,023	7,464
Vestbanan	3,926	5,727
Östbanan	3,556	4,890
Sydbanan	2,422	4,244
Nordbanan	3,242	3,684
Statsbanor	2,045	3,255
	27,443	38,933

De koncessionerade nya jernvägarne skulle byggas på *statens bekostnad.* Bolagen skulle endast med ett belopp af

25,000 francs pr kilometer *bidraga* till anläggningskostnaden, hvarjemte det ålades dem att förse banorna med erforderlig rörlig materiel och öfrig utrustning för trafikens behof, hvilket allt beräknades likaledes till 25,000 francs pr kilometer. Alla öfriga kostnader för jernvägarnes färdigbyggande skulle bolagen förskjuta till statskassan, som åter hade att jemte ränta återbetala förskotten under 74 år d. v. s. till tiden för koncessionernas utslocknande och banornas hemfallande till staten. De bolag, hos hvilka staten egde fordran på grund af tillskott enligt räntegarantiaftalen, egde att genom nybyggnader betala sin skuld. Med undantag af Nord- och Medelhafsbanbolagen häftade alla jernvägsbolagen i sådan skuld till staten. Så t. ex. Vestbanbolaget, hvars skuld vid 1883 års början uppgick till i rundt tal 240,600,000 francs, af hvilket belopp staten likväl efterskänkte mer än 80,600,00 francs så att detta bolag endast behöfde betala 160 millioner. Nordbanbolaget skulle, i st. f. 25,000 francs bidrag pr kilometer till nybyggnaderna, af egna medel betala ett bestämdt belopp af 90 millioner francs i dylikt bidrag. Skulle bolagen icke inom bestämd tid fullborda de jernvägsanläggningar, de enligt aftalen hade att utföra, skulle de för hvarje år, uppskofvet varade, betala ett med 5,000 francs pr kilometer ökadt bidrag. I aftalen med Nord- och Sydbanbolagen saknas motsvarande straffbestämmelser.

Enligt hvad i ofvanberörda Revue générale meddelats skulle de sex bolagens totalbidrag komma att uppgå till nedannämnda belopp:

	Totalbidrag.	Deri inbegripna återbetalda räntegarantitillskott t. staten.
	Millioner fr.	Millioner fr.
Nordbanan	90.—	——
Sydbanan	94.—	34.4
Medelhafsbanan ...	100.—	——
Vestbanan	241.051	160.—
Östbanan...............	207.586	150.636
Orléansbanan	378.298	205.398
	1,110.935	550.434

Genom 1883 års aftal bortföll skilnaden mellan ancien och nouveau réseau. Öfver jernvägsbolagens nettobehållningar skulle, efter det dessa aftal trädt i kraft, förfogas på följande sätt: först utgingo ränta och amortering å jernvägsbolagens obligationer och derefter en viss, för hvart bolag bestämd summa till utdelning åt aktieegarne. Försloge ej nettobehållningen för året till dessa utgifter, skulle bristen fyllas af staten, men dess tillskott skulle jemte 4 procent ränta återbetalas, så snart nettobehållningens belopp för närmaste eller följande trafikår det medgåfve. Stege nettobehållningen till sådant belopp, att icke allenast dividenderna åt aktieegarne kunde utgå, utan derutöfver öfverskott uppkomme, skulle detta intill en viss summa jemväl tillfalla aktieegarne. Öfversköte nettobehållningen äfven denna summa, skulle öfverskottet fördelas mellan staten och aktieegarne, då den förra erhölle $^2/_3$ och de senare $^1/_3$ af *detta* öfverskott.

Enligt aftalen skulle dividenderna till de särskilda jernvägarnes aktieegare uppgå till nedannämnda belopp:

	Minimaldividend		Dividender till dess statens rätt att dela nettobehållningen inträder		Dividenderna under 12 år 1871—82, enligt 1857—59 årens aftal pr aktie fr.
	pr aktie fr.	i procent af aktiekapitalet.	pr aktie fr.	i procent af aktiekapitalet.	
Orléansbanan*......	56	$11^1/_{10}$	72	$14^2/_5$	56
Medelhafsbanan*..	55	11	75	15	52—75
Nordbanan**	$54^1/_{10}$	$13^1/_2$	$88^1/_2$	$22^1/_8$	58—77
Sydbanan*...........	50	10	60	12	40
Vestbanan*	$38^1/_2$	$7^1/_{10}$	50	10	35
Östbanan*	$35^1/_2$	$7^1/_2$	50	10	33

Skulle staten under de 15 närmaste åren göra bruk af sin rätt att inköpa de stora bolagens linier, borde inköps-

* Hvarje aktie å nominelt 500 francs.
** » » » » 400 » .

priset för de enligt 1883 års aftal byggda banorna beräknas efter deras verkliga anläggningskostnad med tillägg af det belopp, hvarmed under de första trafikåren driftkostnaderna möjligen öfverstigit bruttoinkomsterna å nämnda banor.

På de nya banorna skulle dagligen 3 tåg i hvardera riktningen hållas i gång och om bruttoinkomsten per kilometer öfverstege 15,000 francs, kunde staten föreskrifva inläggandet af nattåg. Dessutom voro jernvägsbolagen förpligtade att under vissa förutsättningar reducera tarifferna för person- och godstransporter och särskildt att, om och när staten afstode 10 procent-skatten å snälltågstrafiken, nedsätta afgifterna för 2:dra och 3:dje klassbiljetterna å snälltågen med 10 och 20 procent. Dessutom förklarade samtliga jernvägsbolag i särskilda, vid aftalen fogade till ministern för de allmänna arbetena stälda skrifvelser sig beredvilliga att införa ett förändradt godstariffsystem, samtrafikstariffer för gemensamma godstransporter och kortare godsinlemningsfrister; att i möjligaste mån afskaffa undantagstarifferna och att med afseende på sin framtida tariffpolitik taga hänsyn dertill, att jernvägstarifferna icke komme att motverka statens tullpolitik och att särskildt sådana importtariffer icke användes, som läte den utländska produktionens alster åtnjuta billigare fraktpris än dem, som komme inländske producenter till godo.

Sådana voro de aftal, regeringen träffat med jernvägsbolagen och å hvilka hon begärde parlamentets stadfästelse. I den kommission, hvari regeringsförslagen förberedande behandlades, fingo de majoritet och endast några redaktionsförändringar vidtogos. Endast *ett* vigtigt och för de rådande förhållandena synnerligen betecknande tillägg gjordes, i det nämligen föreslogs bestämmelse, att deputerad eller senator, som mottoge befattning såsom ledamot i någon jernvägs förvaltningsdirektion skulle förlora sitt mandat och vara skyldig underkasta sig omval.

I kamrarne blef striden allvarligare och det visade sig der ej vara så lätt att genomdrifva aftalens godkännande. Anhängarne till statsbanesystem kämpade dock fåfängt, ehuru de utan tvifvel, om full handlingsfrihet funnits, skulle hafva vunnit flertalet för sig. Men en sådan frihet fans i sjelfva

verket icke, då statens finansiela ställning blifvit sådan den var och de enskilda jernvägsbolagen deraf begagnade sig till det yttersta. Ställningen var emellertid egendomlig. Minister för de allmänna arbetena var Raynal och understatssekreterare Baïhaut, hvilka båda förut mer än en gång såsom regeringsmedlemmar eller deputerade uppträdt såsom ifriga förespråkare för statsbanesystem. Särskildt den senare hade såsom författare till ett betänkande om nödvändigheten af inköp för statens räkning åtminstone af Orléansbanan gjort sig bemärkt såsom en af detta systems ifrigaste anhängare. Icke desto mindre var det under just desse mäns auspicier, som de nye aftalen med jernvägsbolagen framlades för kamrarne. Och ministern inledde också sitt första anförande om dessa aftal med den förklaring, att han, sina föregåenden trogen, fortfarande hölle statsbanesystem för det enda principielt riktiga och, om det vore möjligt att från början göra om hela den franska jernvägspolitiken, icke ett ögonblick skulle tveka att tillämpa detta system äfven i Frankrike. Med största spänning afvaktades efter denna förklaring meddelandet af de skäl, på hvilka regeringens representant i denna fråga skulle grunda försvaret för de framlagda, provisoriskt afslutade aftalen.

I sjelfva verket voro dessa skäl allenast sådana som med en i Frankrike ofta använd fras kunna betecknas såsom »opportuna». Det för handen varande provisoriet kunde icke i längden fortfara. För staten vore det omöjligt att fortsätta med jernvägsbyggandet på samma sätt som förut, då detta kräfde upptagande af årligen nya lån, hvilka inom kort kunde undergräfva statens finansiella ställning. Å andra sidan kunde icke utan de största vådor de påbörjade, landet högtidligt utlofvade jernvägsanläggningarna inställas, då sådant i vida kretsar af befolkningen skulle framkalla allvarsamt, kanske rent af för republikens bestånd hotande missnöje. Det hade derför, vid ett sådant sakernas läge, ej funnits mer än en utväg för regeringen, den nämligen, att söka åstadkomma en uppgörelse med de stora jernvägsbolagen. Vid förhandlingarna med dessa hade hon ock icke allenast undvikit att försämra det nuvarande tillståndet, utan äfven lyckats åstad-

komma många förbättringar. Sålunda kunde utförandet af de i det Freycinet'ska programmet bestämda jernvägslinierna nu anses tryggadt. Af de 12,013 kilometer, som enligt detta program borde byggas, hade bolagen fast åtagit sig mer än 9,000 kilometer att fullbordas inom 10 år och de återstående kunde man hoppas ej behöfva uppgifva. Och derigenom, att de stora bolagen öfvertogo anläggningarna och dertill lemnade kontanta bidrag samt återgäldade statens räntegarantiförskott och slutligen försköto åt staten den återstående byggnadskostnaden, blefve staten för en följd af år befriad från de finansiela svårigheter, jernvägsväsendet vållat. I stället för en årlig summa af 4—500 millioner francs skulle regeringen under nedanstående år ej behöfva anskaffa mer än

1884	intet			
1885	$3\frac{1}{2}$	mill.	francs	
1886	$7\frac{1}{2}$	»	»	
1887	$12\frac{1}{2}$	»	»	
1888	20	»	»	
1889	27	»	»	o. s. v, till
1895	65	»	»	hvarefter

denna sistnämnda summa komme att årligen utgå, intill dess koncessionerna utslocknade.

Dessa och dylika skäl voro nu de, med hvilka, från regeringens sida, aftalen försvarades. Endast i *ett* afseende medgafs, att man ej uppnått tillfredsställande resultat, nämligen med afseende på tariffrågan.

På det hela måste det försvar, som af regeringen anfördes för aftalen, anses synnerligen lamt. Man får det intryck, att hon handlat under inflytandet af något slags tvång, som icke lemnat henne erforderlig och önsklig handlingsfrihet. I denna omständighet ligger i sjelfva verket också den enda giltiga förklaringsgrunden för ifrågavarande aftal.

Det kan nämligen icke antagas, att, om icke ett tvång af dylik beskaffenhet funnits, den franska regeringen och kamrarne skulle hafva ingått på aftal, hvilka på sådant sätt som de ifrågavarande stärkte det monopol, de franska jernvägsbolagen redan förut egde och till det yttersta begagnat. I sjelfva verket kan efter dessa aftal fråga ej vidare uppstå

att rubba grunden för detta monopol. Och faran af detsamma varder så mycket mer beaktansvärd, som monopolet faktiskt innehafves af blott ett fåtal enskilda personer. Enligt en i deputeradekammaren meddelad uppgift vore det egentligen endast fråga om *tio* personer, hvilka hade säte i de särskilda bolagens styrelser och hvilka såsom representanter för ett ännu mindre antal stora finansmän, enligt dessas vilja beherskade hela det franska jernvägsväsendet. I tre af dessa styrelser vore familjen Rothschild ledande och sannolikt äfven i de öfriga om än der mindre uppenbart. Huru som helst, hade vid förhandlingarna med regeringen samtliga bolagen uppträdt med så fullständig enighet, att den icke kunde förklaras annorledes än genom en afsigtlig samverkan dem emellan och fullständigt medvetande af deras maktställning. Ett stort antal fullt färdiga jernvägslinier lemnades bolagen såsom gåfva af staten och deras bidrag till byggande af de nya linierna vore jemförelsevis ytterst obetydliga. Regeringen hade beräknat totalkostnaden till 250,000 francs per kilometer, hvaraf bolagen blott hade att gifva $^1/_{10}$, eller 25,000 francs. Anskaffandet af rörlig materiel för dessa banor skulle icke stå bolagen dyrt, då dertill komme att användas äldre, begagnad materiel från de äldre banorna. Förpligtelsen för bolagen att återbetala räntegarantiförskotten på det sätt, som i aftalen bestämts, vore ingalunda till deras nackdel, men derigenom afsade sig staten det sista band, den hade å bolagen. Efter återbetalningen finge de helt och hållet fria händer. Staten afstode från all förräntning af sin fordran och efterskänkte dessutom i ett fall ett belopp af 80 millioner francs. Förödmjukande voro dessutom det i och genom aftalen gifna erkännandet, att statens kredit vore ringare än jernvägsbolagens; och att derför, i statens ställe, de stora bolagen måste uppträda å marknaden. Derigenom komme staten i ett formligt beroende af bolagen, men måste i alla fall gälda de af dem utgifna förskotten med ränta. Hur svår än statens finansiela ställning vore, hade den dock icke så försämrats, att icke staten i verkligheten borde kunna låna billigare än bolagen; och blefve förr eller senare den ekonomiska ställningen förändrad till men för dessa, så att

de icke längre kunde upplåna nödiga medel till förskotten, skulle ej annan utväg för dem finnas än att — med regeringens frivilliga eller tvunga samtycke — tills vidare inställa jernvägsbyggandet.

Genom aftalen hade den regeringen förbehållna återköpsrätten till de franska jernvägarne på papperet lemnats oberörd, men den hade genom allehanda bestämmelser i aftalen så försvårats, att under de närmaste 15 åren all tanke måste öfvergifvas att göra bruk af denna rätt.

En annan fördel, som bolagen tilltvingat sig, bestod deri, att, enligt aftalen, staten numera skulle garantera aktieegarne en viss minimaldividend, medan förut endast vissa procent af nettobehållningen skulle reserveras, hvaraf dividenderna finge betalas, innan man på annat sätt förfogade öfver dem. I stället förpligtade sig staten nu, att, om ej tillräcklig nettovinst uppstode, inbetala hvad som felades, för att aktieegarne skulle få sitt. Förut hade de fått nöja sig med sådan dividend, som kunde betalas af den enligt vissa grunder reserverade nettobehållningen. Nu skulle de i alla händelser erhålla ett visst belopp på aktierna. De skenbart gynsamma bestämmelser angående delning af möjligen uppstående öfverskott, sedan dividenderna utgått, vore af alldeles ingen praktisk betydelse, då sådana öfverskott svårligen kunde inom öfverskådlig tidrymd antagas uppstå.

I fråga om det franska tariffväsendet hade regeringen helt enkelt måst gifva till spillo alla de kraf på reformer, hvilka under lång tid sports från alla delar af landet. De i aftalen berörda fraktlindringarna voro utan betydelse och de i bolagens särskilda skrifvelser antydda reformerna hade angifvits i så allmänna och sväfvande ordalag, att på dem intet kunde byggas. Regeringen hade endast makt att hindra införandet af nya tariffer, som hon *i deras helhet* fann skadliga, men hon hade icke initiativ till åvägabringande af någon reform.

Granskade man aftalen, kunde man knappast finna någon enda punkt, der bolagen gjort regeringen, såsom det allmännas representant, några eftergifter. Deras intresse sammanföll i så godt som intet afseende med det allmännas.

Tvärtom, de voro vidt skiljaktiga. Endast i det fall, att privatmonopolets anhängare önskade en ny företrädesrätt eller behöfde täcka ett deficit, hörde man dem tala om privatbanorna såsom jemväl i viss mån allmänna företag, hvilkas styrelser, utom egna, äfven hade att främja allmänna intressen och derför kunde göra anspråk på statens bistånd genom behöfliga nya privilegier eller penninguppoffringar. Men fordrade man någon gång af dem en verklig egen uppoffring för det allmänna, ändrades tonen och det hette då, hur kan sådant fordras af oss, som endast förvalta ett rent enskildt affärsföretag. Genom de nya aftalen med bolagen afträdde staten ett stort nät statsbanor, byggda med största omsorg och utrustade med den moderna jernvägsteknikens alla förbättringar. I stället erhöll den omkring 400 kilometer jernvägar så belägna, att det omöjligen kunde blifva fråga om, att staten skulle intaga en ledande ställning i jernvägsväsendet.

Motståndarne till aftalen åberopade äfven en sida af saken, hvilken eljest plägat vinna afseende i de franska kamrarne, nämligen svårigheten att, då man allenast hade att göra med enskilda jernvägars styrelser, verksamt och med tillräcklig myndighet kunna använda jernvägarne i militäriskt syfte. Med bolagen måste förhandlingar inledas och afslutas; och det kunde hända, att bland de många utländingar, dessa hade i sin tjenst, funnos spioner för främmande, fiendtliga makter, hvilka på sådan väg kunde i förtid underrättas om vidtagna dispositioner. Sådant hade i några fall inträffat under 1870 års krig och kunde upprepas.

Egendomligt är att i referaten öfver debatterna om de ifrågavarande aftalen finna ej få deputerade åberopa den tyska jernvägspolitiken såsom ett mönster, hvilket äfven i Frankrike borde vinna efterföljd.

Emellertid lyckades regeringen genomdrifva sina förslag. Det enda tillägg af någon betydelse, som gjordes, var stadgandet, att deputerad eller senator, som blefve ledamot i någon af de större jernvägarnes styrelse, måste underkasta sig omval — ett tillägg, hvilket förordats af den parlamentariska kommissionen, men af kamrarne erhållit en vida mera skärpt affattning än i kommissionens förslag och genom hvilket

kamrarnes ledamöter gifvit sig sjelfva ett egendomligt vitsord.

De summor, staten och kommuner under årens lopp utgifvit för jernvägarne i Frankrike, äro så stora, att redan de bort tillförsäkra det allmänna större inflytande öfver landets jernvägsväsende än faktiskt kunnat göras gällande. Vid 1881 års slut hade sålunda för jernvägar af staten eller kommuner utgifvits nära 3 milliarder francs. Till de sex stora bolagen hade till 1879 års slut staten tillskjutit nära 1 $^1/_2$ milliard francs i kontant eller kostnadsfritt upplåten jord.

För dessa betydliga penninguppoffringar till jernvägsbolagen har staten betingat sig två rättigheter, nämligen rätten att utöfva uppsigt öfver förvaltningen och rätten att vid koncessionsårens slut erhålla sjelfva jernvägarne utan lösen. Hvad värde denna senare rätt kan komma att ega, kommer först att visa sig, då vid midten af 1900-talet koncessionerna utslockna och jernvägarne skola till staten hemfalla. Med större säkerhet kan deremot värdet af den förra bedömas. Ehuru intet försummats att göra uppsigten effektiv, har den icke kunnat hindra, att svåra missbruk inrotat sig i bolagsliniernas förvaltning, särskildt med afseende på tariffväsendet och det sätt, hvarpå allmänheten betjenas.*

Den kamp, som förts mellan regeringen å ena och de stora jernvägsbolagen å andra sidan, har slutat med fullständig seger för de senare. Huru 1883 års aftal bedömas i Frank-

* Gällande bestämmelser angående uppsigtsrätten återfinnas, utom i de s. k. cahiers des charges (= särskilda stadganden, vidfogade koncessioner för eller aftal med de olika bolagen), i lagar af den 15 Juli 1845, 15 November 1846 och 15 Februari 1868. Uppsigtsrätten afser banbyggnaderna, förvaltningen, tarifferna, tidtabellerna, räkenskaperna, bolagsstämmorna o. s. v. och den utöfvas genom 6, enligt dekret af den 22 Juni 1863, tillsatta Inspecteurs généraux hvilka stationerats i Paris och lyda under ministern för allmänna arbeten. En hvar af generalinspektörerna är chef för en talrik personal af lägre tjenstemän, hvilka hafva den närmaste tillsynen öfver jernvägarne, såväl med afseende på byggnadsarbetena, som på underhållet, lokomotiv- och vagnparkerna, tågtjensten, signalsystemet, trafikanordningen o. s. v. Uppsigtsmyndigheten är skyldig att genom lämpligt organ vara tillstädes öfver allt, der utöfning af uppsigtsrätten kan i frågakomma; och dess befallningar skola åtlydas vid höga viten eller böter (300—3,000 francs för hvarje öfverträdelse eller underlåtenhet).

rike sjelft, framgår af flere debatter i deputeradekammaren, hvarunder dessa aftal kommit på tal. Exempelvis skedde detta den 22 Februari—27 Mars 1886 med anledning af en interpellation. Den närmaste anledningen till denna var införandet vid Medelhafsbanan af en ny tariff, hvilken medförde fraktlindringar för vissa slag af gods såsom kol, socker, salt, vin med mera, men å andra sidan väsentliga fraktförhöjningar för andra godsslag, hvilka hörde till de vanligaste transportföremålen. Jernvägsbolaget hade förstått att så afväga lindringarna mot förhöjningarna, att det i sjelfva verket befans, att på det hela ingen fraktlindring blef af. Lindringarna, hvilka enligt högsta möjliga måttstock beräknats till 5 millioner francs årligen, hade derjemte uteslutande afseende på specialtarifferna och tillgodokommo derför endast *vissa* industrier, *vissa* personer o. s. v., hvaremot förhöjningarna *beräknade* (naturligtvis afsigtligen så *lågt* som möjligt) till 3 millioner årligen, träffade de allmänna tarifferna och derigenom mera drabbade hela den stora allmänheten.

Under denna debatt, i hvilken deputerade af alla partier deltogo, klagades från alla håll öfver statens vanmakt gent emot bolagen. Differentialtariffer, genom hvilka den utländska produktionen och importen af dess alster gynnades framför den inhemska produktionen och exporten, tillämpades obehindradt i uppenbar strid med de grundsatser, enligt hvilka statens tullpolitik leddes. Såsom exempel härpå anfördes, bland andra, följande: Enligt den fransk-italienska tariffen utgjorde frakten för en tonn vin

från	Asti	till Paris	(856	kilometer)	50 francs.
»	Modena	» »	(1,097	»)	
»	Florenz	» »	(1,215	»)	

De italienska jernvägarne erhöllo häraf en mot deras längd svarande andel och den franska Medelhafsbanan bekom i första fallet 36: 16 fr., i andra fallet 28: 43 fr. och i tredje fallet 22: 40 fr.

För uteslutande inländsk transport skulle deremot fraktsatsen per tonn uppgå till 36: 50 fr., hvadan alltså vin från Florenz fraktades inom Frankrike för 14: 40 fr. lägre pris

d. v. s. mer än $^2/_3$ af tullen för vin, hvilken uppgår till 20 fr. per tonn.

Det har ofvan talats om de franska regeringarnas vanmakt gent emot de stora jernvägsbolagen och huru de förra faktiskt tvungits att steg för steg vika för de senare, så snart det i det allmännas intresse och för det allmänna välståndet kräfts medverkan i ett eller annat afseende af bolagen till främjande af nämnda intressen. Det återstår endast att fästa uppmärksamheten på det *sätt,* hvarpå hithörande angelägenheter behandlats, då de varit föremål för folkrepresentationens — ombudens för det *suveräna* franska folket — öfverläggningar och beslut.

Ofvan är nämndt om det fördrag af den 1 Augusti 1876 mellan regeringen och Orléansbanan, som förelades de franska kamrarne och som vid den första behandlingen i deputeradekammaren hänvisades till en kommission (af 23 ledamöter). Det är äfven nämndt, huru denna kommission enhälligt afstyrkte bifall till fördraget. Inom kommissionen voro emellertid meningarna i ett annat afseende delade nämligen derutinnan, huruvida de små jernvägar, om hvilka frågan närmast rörde sig, borde af staten sjelf förvaltas eller om de borde af staten bortförpaktas på ungefärligen samma sätt, som i Nederländerna skett med dervarande statsbanor. Denna senare anordning fann inom kommissionen många anhängare och med anledning deraf förklarade sig dåvarande ministern för de allmänna arbetena (Christofle) beredd att på ort och ställe genom en resa till Nederländerna undersöka der rådande förhållanden. Resan företogs i sällskap med några medlemmar i Orléansbanans direktion; och i den berättelse, som angående densamma afgafs till kommissionen, afstyrktes på det ifrigaste tillämpning af det nederländska systemet. Kommissionen förklarade emellertid — och häri ligger det betecknande — att den icke kunde sätta tro till ministerns uttalande, då han nämligen icke sett de nederländska förhållandena med egna ögon, utan genom de synglas, direktionsmedlemmarne från Orléansbanan satte för honom. Dessa hade naturligtvis ett lifligt intresse deri, att blott de mindre gynsamma sidorna af det nederländska systemet blefve af

ministern kända. Kommissionen föreslog emellertid en resolution, enligt hvilken regeringen skulle anmodas att antingen af de nödlidande små banorna bilda ett sjelfständigt jernvägsnät eller ock för statens räkning köpa och derefter bortförpakta dem. En vink skulle derjemte lemnas regeringen om de pligter, som ålåge henne med afseende på jernvägarne, nämligen dels att för framtiden bättre trygga anläggandet af nödiga jernvägar och dels att göra ett slut på det godtycke och de missbruk, som inrotat sig i tariffväsendet vid de franska jernvägarne. Denna resolution blef, ehuru af kommissionen nästan enhälligt antagen, aldrig förelagd kamrarne. Då nämligen kommissionens betänkande förekom till behandling i deputeradekammaren återtog kommissionens ordförande utan angifna motiv förslaget och anhöll endast, att kammaren måtte förkasta regeringsförslagen. Hvilka bearbetningar, som föregått detta kommissionens slutliga tillvägagående, är icke kändt, men det låter ana sig, att de härleda sig från samma makt, som förut förstått att hindra regeringen från allt verksamt ingripande i jernvägsväsendets oredor till stäfjande af de stora bolagens allenastyrande.

Kommissionens betänkande är offentliggjordt i Journal officiel den 28 Februari och 1 Mars 1877. Den motivering, som lemnas för den ursprungliga (ofvan angifna) resolutionen är upplysande och karakteristisk för den rådande uppfattningen af de stora jernvägsbolagens förvaltningsprinciper. Hvad framställningen angående tariffväsendet beträffar, tycker man sig läsa en fransk öfversättning af en tysk handelskammares motsvarande skildringar. Klassifikationen af gods saknade system. Vid olika jernvägar beräknades utan rimlig anledning frakterna enligt de mest skiljaktiga grunder. Äfven en erfaren köpman kunde endast med stora svårigheter finna sig till rätta i de allmänna tarifferna. Att lära känna och rätt tillämpa den stora massan af special- och undantagstariffer vore så godt som omöjligt, då derför erfordrades en erfarenhet och kunskaper, hvilka icke ens stode alla expeditionshafvande vid jernvägarne till buds. De flesta handelsinstitut i Frankrike hade ock nödgats att bland sina

läroämnen upptaga ett nytt, för att sätta sina elever i stånd att intränga i tariffvetenskapen.

I sju dagar debatterade deputeradekammaren kommissionens förslag. Derunder framhölls, särskildt af det republikanska partiets män, huru endast genom en öfvergång till statsbanepolitik bot kunde rådas å de lifligt öfverklagade missförhållandena vid de franska jernvägarne. När generaldebatten slöt, kunde, att döma af de uttalanden, som då gjorts, och antalet af de partiledare, som under densamma förfäktat statsbaneidén, svårligen något tvifvel råda att slutet skulle varda en fullständig seger för denna idé. Af så godt som alla, hvilka yttrade sig, hade såsom ett axiom fastslagits, att de bestående lagarne icke lemnade nöjaktiga medel att upphäfva missbruken eller afvärja nya.

Men huru slutade förhandlingarna? Trots alla exclamationer öfver de franska jernvägsbolagens förvaltning, trots de under allmänt bifall uttalade varningarna, att man, på lagstiftningens eller de fria aftalens väg allena, icke kunde vinna det skydd för det allmännas intressen i jernvägsväsendet, som staten hade att främja, trots allt detta beslöt kammaren anmoda regeringen att ännu en gång göra ett försök till öfverenskommelse (i förevarande fall med Orléansbanbolaget). För det fall, att bolaget icke heller nu ville gå in på rimliga vilkor, ville man — icke taga itu med förvärfvande af de alltför mäktiga och motspänstiga bolagens banor och ej heller besluta sig för ett hänsynslöst tillämpande mot dem af statens rättigheter, nej, man ville förvärfva de *nödlidande* banorna.

Det är bekant, huru dessa banor, till en del åtminstone, år 1878 kommo i statens hand och huru statsbanepolitiken derefter under några år hade vind i seglen. Ett på sommaren 1882 af dåvarande finansministern Leon Say gjordt försök att åter slå in på privatbanepolitik föranledde ett stort politiskt nederlag för regeringen, som måste återtaga sina förslag. Men redan följande året voro meningarna omstämda och då genomdrefvos i kamrarne beslut, hvilka uppenbart stärkte de enskilda jernvägsbolagens redan förut starka maktställning.

Huru det lyckats bolagens styrelser att åstadkomma den omsvängning i den herskande opinionen, hvarom 1883 års aftal bära vittne, är för en utomstående svårt att utreda. I kamrarne talades om »drickspengar», som rikligen utösts. Uttrycket får naturligtvis ej tagas efter bokstafven och lärer i allt fall innefatta mycken öfverdrift, men det torde i viss mening icke sakna berättigande, så till vida att jernvägsbolagens styrelser ega ett till många områden utsträckt inflytande, hvilket här fått göra sig gällande. Att de franska regeringarna af hvilken partifärg som helst icke kunna stöta för hufvudet de ledande personerna i bolagen är gifvet, då dessa i sjelfva verket äro desamma, till hvilka staten måste vända sig för fyllande af de ständiga lånebehofven. Men härmed är icke förklaradt, huru det kunnat lyckas bolagen att i parlamentet, der deras representanter dock endast undantagsvis öppet uppträdt, hindra hvarje åtgärd till men eller afbräck för bolagens mot det allmännas stridiga intressen. Det lönar ej mödan forska härutinnan; det är nog att konstatera det faktum, att det suveräna franska folket öfver sig har en herre, mot hvilken regering och representation i alla riktningar kommit till korta och hvilken med fullkomligt jemnmod fördrager de ordstarka anfallen på sin makt; fullt medveten, att han eger medel hindra hvarje utförande af kraftorden.

Österrike-Ungern.

I *Österrike-Ungern* företer statens jernvägspolitik stora vexlingar. Under åren 1830—40 meddelade regeringen koncessioner å anläggande af flere stora jernvägar t. ex. Kaiser Ferdinands Nordbahn, Wien-Gloggnitzerbahn m. fl. Jernvägsbyggandet gjorde dock på detta sätt, d. v. s. uteslutande öfverlemnadt åt den enskilda spekulationen, endast långsamma framsteg. Större fart erhöll det först, då staten med år 1841 började dels att sjelf bygga jernvägar och dels att genom köp förvärfva åtskilliga privatbanor, hvilka under 1848 års politiska tilldragelser råkat på obestånd, i sammanhang hvarmed staten måste besörja åtskilliga anläggningar till komplettering af dessa senare banor. Sålunda fortgick utvecklingen i riktning af ett starkt statsbanenät till år 1854,

då en ändring inträdde. Dels på grund af statens mindre gynsamma finansiela ställning och dels på grund af fördelaktiga anbud från enskilda föranleddes regeringen vid slutet af nämnda år att frångå det dittills följda systemet och att i stället låta enskilda omhändertaga byggandet af nya jernvägar, hvarjemte ett stort antal jernvägar, hvilken redan voro statsegendom, såldes till enskilda. Statsunderstöd lemnades i flere afseenden, i främsta rummet genom räntegaranti. Så långt och så hastigt gick afhändandet, att mot slutet af 1850-talet staten af sitt förut omfattande jernvägsnät ej hade qvar mer än några få kilometer. Det visade sig emellertid småningom, att denna jernvägspolitik i flere afseenden medförde svåra olägenheter. I sjelfva verket styrdes jernvägarne af sina in- och utländska egare, de stora ledarne på de europeiska börserna, på ett sätt väl egnadt att bereda dem de största möjliga förmåner, men ingalunda motsvarande de kraf, som i den allmänna rörelsens, handelns och samfärdselns i öfrigt intressen borde och med skäl kunde uppställas. Hela landsträckor, hvilka voro i behof af jernvägsförbindelser, måste umbära sådana, om ej de för landets sanna och välförstådda intressen främmande kapitalisterna funno sin uträkning vid att främja sådana jernvägar. Den räntegaranti, staten i åtskilliga fall åtagit sig och som kostade densamma alltjemt ökade utgifter, tillgodokom i sjelfva verket endast de stora penningeinstitut, som förlagt eller egde jernvägarne; och meningen med ifrågavarande garanti, att stärka de enskilda bolagen, så att de kunde utföra jernvägsanläggningar äfven i de landsdelar, der snar och stor vinst icke kunde väntas, visade sig vara förfelad. Härtill kom vissa erfarenheter under 1866 års krig, då saknaden af egna af staten sjelf förvaltade jernvägar visat sig vara menlig för truppdispositionerna.

Så inträffade ett nytt uppslag i den österrikisk-ungerska jernvägspolitiken, i det man åter upptog principerna från 1840-talet, att staten sjelf borde ega och trafikera jernvägarne. Början skedde i Ungern, der genom förvärf år 1868 af en mindre linie grunden lades till ett statsbanenät, som år 1883 uppgick till en längd af 3,038 kilometer. Något senare

började sträfvanden i samma riktning i Österrike. Der har staten dels anlagt nya jernvägar och köpt enskilda dels ock öfvertagit trafikerandet af privatbanor i stor skala. Vid slutet af år 1883 förvaltades sålunda för österrikiska statens räkning jernvägar till sammanlagd längd af omkring 3,000 kilometer och sedan denna tid har nätet af sålunda förvaltade jernvägar alltjemt ökats.

Omslaget i den Österrikisk-Ungerska jernvägspolitiken är så mycket mer värdt beaktande som enligt lag (senast af 1854) inga jernvägskoncessioner beviljats enskilda annat än på viss tid (aldrig längre än 90 år). Efter förloppet af denna tid skola de enskilda jernvägar, som ej förut af staten förvärfvats, utan lösen hemfalla till staten. Med hänsyn till de svårigheter i ekonomiskt afseende, hvarmed den Österrikisk-Ungerska monarkien länge kämpat, är det klart, att synnerligen talande skäl måste hafva förelegat för att regeringen skulle belasta sig med de ofantliga utgifterna för att, oaktadt alla privatbanor inom kortare eller längre tid skola blifva statens egendom, på ett tidigare stadium komma i besittning af allt flere och flere af dem. De skäl, som åberopats till stöd härför, hafva hemtats väl i några fall från rent militära förhållanden eller från svårigheterna att förekomma missbruk i afseende på den många jernvägsbolag beviljade räntegarantin*, men i de flesta fall från det erfarenhetsrön, att endast staten kunde på ett för näringslifvet och den sunda ekonomiska utvecklingen gagneligt sätt administrera jernvägarne. Detta, ehuru den österriskiska regeringen enligt koncessioner och lagstiftning egt och eger vidt gående befogenhet i afseende å utöfning af kontroll å de enskilda jernvägarne och att tid efter annan revidera deras taxor. Men här som annorstädes måste en god del af regeringens befogenheter i antydda hänseenden lemnas å sido. För en ofta lånesökande stat gick det icke an att allt för mycket hålla på sina rättigheter, om utöfningen af dessa kom i kollision med intressen, som rörde

---

* År 1866 uppskattades de i österrikiska jernvägar nedlagda kapital till mer än 14 hundra millioner francs och att af denna summa staten lemnat räntegaranti (5 %) för mer än $^3/_4$-delar. Häraf framgår att staten hade ett omedelbart och icke ringa ekonomiskt intresse i jernvägarne.

eller omhuldades af de lånegifvande eller låneförmedlande bankirerna. Och, äfven om dylika hänsyn ej funnos, förstodo i Österrike-Ungern de enskilda jernvägarnes styrelser mycket väl att undandraga sig det intrång i deras fria förvaltning, som från statens sida på grund af talrika författningar och afhandlingar kunde försökas. Politiska förhållanden medverkade ock stundom och resultatet blef, att staten, när allt kom omkring, hade föga eller intet gagn i åsyftad riktning af de på papperet den tillförsäkrade eller genom dryga subventioner förvärfvade rättigheter att inverka på privatbanornas förvaltning.

Nu framhållna omständigheter hafva meddelats ur ett flertal k. k. propositioner och utskottsbetänkanden angående förvärf åt staten af privatbanor i Österrike-Ungern eller öfvertagande från statens sida af sådana banors trafikerande. Det senast tillgängliga förslaget är framlagdt 1885 och angick »die Betriebsübernahme und eventuelle Einlösung der Prag-Duxer und der Dux-Bodenbacher Eisenbahn durch den Staat.» Det angående detta förslag af jernvägsutskottet afgifna betänkande återfinnes under N:o 59 bland bilagorna zu den stenografischen Protokollen des Abgeordnetenhauses — X Session och är dagtecknadt Wien den 22 Okt. 1885.

I *Italien* har staten byggt ett flertal jernvägar, men öfverlemnat deras trafikerande åt enskilda bolag. Genom en lag af den 29 Juli 1879 stadgades emellertid, att alla derefter anlagda jernvägar, vare sig de bekostats ensamt af staten eller af denna och kommuner eller menigheter, skulle blifva statens egendom. I nämnda lag skiljes mellan 4 särskilda kategorier af jernvägar, hvilka borde under de närmaste 21 åren byggas, nämligen: *Italien.*

I. banor af mera allmän och internationel betydelse;

II. banor, som förbinda särskilda provinser inom monarkien med hvarandra;

III. lokalbanor af mera allmänt intresse; och

IV. banor af rent lokalt intresse.

Jernvägar tillhörande kategorien I (8 st. med sammanlagdt 1,153 kilometers längd) skulle byggas uteslutande på statens bekostnad; till banor af kategorien II (19 st. med 1,267,3 kilometer) borde vederbörande provinser (län) bidraga med $^{1}/_{10}$ och till banor af kategorien III (36 st. med 2,069,7 kilometer) vederbörande provinser (län) *och* kommuner med $^{2}/_{10}$ af anläggningskostnaden. Hvad åter angick jernvägar, hänförliga till kategorien IV skulle vederbörande provinser (län) eller kommuner bidraga med $^{4}/_{10}$ af de första 80,000 lire per kilometer, $^{3}/_{10}$ af följande 70,000 lire och $^{1}/_{10}$ af återstoden af totala anläggningskostnaden. Den årliga kostnaden för ifrågavarande jernvägar beräknades till 68 millioner lire, hvaraf för staten 60 millioner och för provinserna (länen) och kommunerna eller meningheterna 8 millioner. Eganderätten till alla dessa linier skulle tillhöra staten och de i kostnaderna deltagande provinserna (länen) och kommunerna eller menigheterna endast erhålla en mot deras bidrag svarande qvot af inkomsterna. Det förbehölls dock staten rätt att utlösa participanterna.

Men om staten sålunda tryggat sin eganderätt till jernvägarne i landet, har den, såsom redan nämnts, upplåtit trafikerandet åt enskilda.

Efter en rad af förhandlingar i parlamentet lyckades den italienska regeringen år 1885 genomdrifva ett beslut, enligt hvilket åt två enskilda bolag anförtroddes att trafikera jernvägarne å det italienska fastlandet, hvarjemte för de sicilianska jernvägarne ett särskildt bolag bildades. Fastlandsbanorna delades på två längdnät, medelhafs- och adriatiska nätet. Det förra hade en längd af 4,196 kilometer, hvilket skulle utvidgas till 6,074 och det senare af 3,982 kilometer, hvartill framdeles skulle komma ytterligare 1,881. Till det sicilianska nätet hörde 598 kilometer med en beräknad tillökning framdeles af 498.

Bolagen skulle inköpa all den befintliga, staten tillhöriga rörliga materielen för en summa af sammanlagdt 265 millioner lire, men deremot såsom godtgörelse för materielens underhåll erhålla vissa årliga belopp, hvilka ungefärligen motsvarade 5 procent ränta å köpesumman. Af den summa,

som erlades för materielen skulle en del (144 millioner lire) användas till vissa utvidgnings- och förbättringsarbeten å de åt bolagen upplåtna jernvägarne, hvilka arbeten för statens räkning skulle af bolagen utföras. Återstoden af summan (121 mill.) skulle användas dels till anskaffning af ny rörlig materiel och dels till jernvägsnätens komplettering med vissa, i lagar af åren 1879, 1881 och 1882 bestämda bansträckor.

Bolagen skulle i regel vara skyldiga vidkännas alla driftomkostnader, med undantag endast af sådana, som borde bestridas från särskilda fonder (reservfonden och fonden för ökning af jernvägarnes kapital). Till gengäld härför skulle bolagen erhålla vissa procent af bruttoinkomsten och återstoden af denna delas mellan reservfonden och staten. Så snart aktieegarne erhållit 7 1/2 procent å inbetaldt kapital skulle återstoden af den å rörelsen uppkomna behållningen delas mellan aktieegarne och staten.

På anmodan af regeringen äro bolagen skyldiga att årligen använda ett belopp af ända till 102 millioner lire på nya jernvägsanläggningar och medel härför skola beredas genom utsläppande af bolagens 3 procent obligationer, å hvilka staten tecknat garanti. Så snart de nya jernvägslinierna uppvisa en viss, på förhand bestämd bruttoinkomst per kilometer, skall trafiken å dem besörjas af bolagen på samma vilkor, som gälla för de äldre jernvägarne. Intill denna tidpunkt erhålla bolagen å fastlandet 50 och det sicilianska jernvägsbolaget 65 procent af bruttoinkomsten och dessutom 3,000 lire årligen per kilometer såsom ersättning för driftkostnaderna.

Regeringen eger utöfva uppsigt öfver jernvägstrafiken och är under vissa förhållanden, särskildt om krig inträffar, befogad att sjelf öfvertaga densamma. Med afseende på fastställandet af alla tariffer och tidtabeller har regeringen ock förbehållit sig rätt att utöfva ett bestämmande inflytande.

Vid upplösning af aftalen med bolagen åligger det staten att återköpa den rörliga materielen för samma pris, som bolagen betalt; dock med iakttagande af vissa jemkningar till följd af minskadt värde och likaså tillkommer det staten att öfvertaga de ofvannämnda fonderna med aktiva och passiva.

Att här lemna en närmare redogörelse för innehållet af lagen den 27 April 1885 och de på grund deraf gjorda aftalen med bolagen, skulle medföra för stor vidlyftighet. Endast i en punkt, nämligen i fråga om statens rätt till uppsigt öfver och deltagande i jernvägarnes förvaltning torde några uppgifter böra lemnas.

Såsom en af de största förtjensterna i de nya aftalen angående de italienska jernvägarnes trafikerande har betecknats införandet af en enhetlig tariff för alla dessa banor samt af lika reglementariska föreskrifter i fråga om gods- och persontransport. Fastlandslinierna äro, med afseende på fraktberäkningen, att anse såsom en enhet, utan hinder deraf att de lyda under två särskilda förvaltningar. Enkelhet och reda har införts i det förut förvirrade tariffväsendet. Godsklassernas antal är nedsatt till 8, vid användandet af differentialtariffer begagnas det belgiska zonsystemet och grundsatsen om fullständig offentlighet i allt hvad angår tariffer och taxor samt om alla trafikanters lika behandling har vunnit erkännande och tillämpning. Tillika har en ingalunda obetydlig reduktion i alla fraktpris, särskildt med afseende på persontrafiken, egt rum genom den tariff, som antagits för de italienska jernvägarne enligt öfverenskommelse med bolagen.

Förhöjning i denna tariff kan endast ske i kraft af kongl. förordning, men andra ändringar deri kunna af bolagen med regeringens samtycke försöksvis vidtagas, i fall de anses egnade att framkalla ökad trafik. Hafva ändringar af dylik beskaffenhet gjorts, måste de ega bestånd åtminstone ett år och få efter denna tids förlopp icke åter upphäfvas utan föregående anmälan hos regeringen och två månaders kungörelsetid.

Inträffar dyr tid eller ett allmänt nödtillstånd, eger regeringen, utan att bolagen derför få göra anspråk på något slags ersättning, bevilja fraktlindring för de nödvändigaste lifsmedlen ända till 50 procent under normaltariffsatsen. Äfven i andra fall, särskildt t. ex. för befordrande af exporten, kan regeringen ensidigt och utan bolagens samtycke medgifva fraktlindringar, men skall, om dessa bevisligen föranleda

inkomsternas minskning, hålla bolagen skadeslösa enligt vissa bestämda grunder.

Jemväl i andra afseenden har regeringen förbehållit sig vidt gående befogenheter: hon fastställer tidtabeller och bestämmer bantågens klassifikation och antal, hvilket, hvad redan färdiga och trafikerade jernvägar angår, icke får minskas under det, som var i gång vid 1884 års början. Hvad de banor angår, å hvilka trafiken öppnats senare, äro särskilda bestämmelser meddelade.

Bolagens skyldigheter gent emot statens post- och telegrafverk samt arméförvaltning, hvilken sistnämnda under krig eger rätt omhändertaga jernvägstrafiken i dess helhet, bestämmas genom en mängd detaljföreskrifter.

För att göra den regeringen förbehållna uppsigtsrätten öfver jernvägsförvaltningarna verksam har en mängd bestämmelser meddelats, genom hvilka man sökt bereda erforderlig kontroll. Sålunda skola bolagen årligen eller månatligen tillställa ministern för allmänna arbeten vissa detaljerade redogörelser angående jernvägsdriften, den rörliga materielens tillstånd, inkomster och utgifter o. s. v.

För att öfvervaka jernvägarnes förvaltning i dess helhet har enligt särskild kongl. förordning den 22 Okt. 1885 inrättats en särskild myndighet, med uppgift att tillse, att alla till betryggande af trafikens säkerhet eller regelmessighet meddelade eller blifvande föreskrifter noga iakttagas, samt att alla fördragsenliga skyldigheter noga fullgöras af jernvägsbolagen. För detta ändamål ega myndighetens organ rätt att, när helst sådant påfordras, erhålla tillträde till alla jernvägslokaler utan undantag samt att få sig förelagda alla önskade upplysningar och handlingar. Jernvägarnes räkenskap skall föreläggas ifrågavarande myndighet till pröfning, innan den underkastas slutlig revision af ett annat statens embetsverk.

För pröfning af tariffrågor har anordnats en särskild komité eller råd, hvars ledamöter utses af regeringen.

Uppstår angående tolkningen af aftalen mellan staten och jernvägsbolagen tvist, skall den afgöras af en nämnd, bestående af 5 ledamöter, af hvilka hvardera parten utser 2 och desse den 5:te, som skall vara nämndens ordförande.

Kunna de af parterna valda ledamöterna ej varda ense, skall den 5:te ledamoten utses af kassationsdomstolen i Rom.

Beträffande bolagens rätt att sjelfva tillsätta sina tjenstemän är stadgadt, att, utom i vissa få undantagsfall, endast italienska undersåtar få antagas och att vid tillsättandet af lediga tjenster militärpersoner skola hafva företräde framför andra.

Slutligen är att märka det vigtiga stadgandet, att regeringen i vissa fall eger ensidigt upphäfva aftalen med bolagen, nämligen om från bolagens sida gröfre åsidosättande af aftalens hufvudbestämmelser under en längre tid fortsättes samt om genom någon bolagens åtgärd eller försummelse trafikens säkerhet och regelmessighet, oaktadt meddelad varning, äfventyras.

Under de debatter i det italienska parlamentet, som egde rum angående statsbanetrafikens öfverlåtande åt enskilde och hvilka varade med få afbrott från den 28 November 1884 till den 6 Mars 1885,* framhölls från regeringens och hennes meningsfränders sida att genom de förslag till jernvägsfrågans ordnande, som regeringen framlagt, en lösning af denna fråga skulle åvägabringas, som tillgodosåge alla berättigade intressen. Så starkt var emellertid motståndet mot förslagen, att vid den slutliga omröstningen regeringens majoritet utgjorde endast 23 af 429 afgifna röster; ett resultat, hvilket sannolikt ej ens skulle hafva uppnåtts, om icke regeringen i hvarje särskild punkt, der motstånd yppades, hotat med sin afgång, derest icke frågan afgjordes enligt hennes önskan. Flere af regeringspartiets medlemmar förklarade ock, att de endast för att förekomma regeringsombyte kunde rösta för förslagen.

Hufvudrolen i debatten spelade den principiela frågan, huruvida stats- eller privat-trafik vore att föredraga, hvarunder från regeringens sida icke annat åberopades till stöd för hennes ståndpunkt derutinnan, än att resultatet af statsbanornas förvaltning genom staten sjelf i det s. k. Alta Italia visat sig synnerligen ogynsamt. Äfven en ytlig granskning af förhållandena gåfve dock, anfördes från motståndarnes sida, vid handen, att det åberopade skälet icke vore tillfyllestgörande. Ty säregna omständigheter hade ledt derhän, att

* Det stenografiska referatet öfver förhandlingarna upptager 4 qvartband om 3,000 sidor.

jernvägarne, vid sidan af sitt egentliga ändamål, i statens hand förvandlats till ett slags fromt asyl för förolyckade existenser. Då qvarnskatten upphäfdes blef nämligen en stor personal, som i och för skatteuppbörden varit anstäld i statens tjenst, plötsligt beröfvad sin bergning och, i stället för att pensionera densamma, föredrog man att kasta den på jernvägarne. Derigenom och derigenom att dessa stodo öppna äfven för personer, som lidit skeppsbrott på hvarjehanda vägar, men egde relationer hos de styrande, kom man slutligen derhän, att de italienska statsbanorna hade att försörja ett antal af 42,000 personer, hvaraf större delen icke förstod det ringaste af den tjenst, som det nominelt ålåg den att förvalta. Aflöningarna stego till 60 procent af samtliga trafikomkostnader. Härtill kom en i flere afseenden felaktig organisation af den ledande myndigheten och dess högre organ samt en oförsvarligt ringa omsorg om den rörliga materielens vidmakthållande och förbättrande; allt fel, för hvilka ansvaret helt och hållet föll på regeringen och på hvilka motståndarne till statsbanedriften så mycket mindre kunde åberopa sig som en väl och enligt förnuftiga grunder organiserad sådan icke blott i utlandet utan äfven i Italien sjelft visat synnerligen gynsamma resultat. Så hade t. ex. statsbaneförvaltningen i Piemont varit mönstergiltig, under det att vid samtida italienska privatbanor trafiken besörjdes på ett sätt, som allmänt erkändes vara underhaltigt.

Det system, som regeringen ville införa i Italien, var till sina hufvudgrundsatser en efterbildning af det holländska förpaktningssystemet, men de erfarenheter, som vunnits i Holland, vore enligt sakkunniges så godt som enhälliga mening icke egnade att skaffa systemet anhängare i andra länder. Det utgjorde en verklig »plantskola för processer», särskildt med afseende på den s. k. reservfonden och de utgifter, som derifrån borde bestridas. En ständig meningsskiljaktighet rådde mellan regeringen och bolagen i fråga om hvad som borde förstås med driftkostnader, hvilka kontraksenligt skulle af bolagen bestridas, och utgifter, som finge utgå från reservfonden. Denna för öfrigt helt naturliga meningsskiljaktighet, gåfve anledning till oupphörliga rättegångar;

och regeringen å ena samt bolagen å den andra sidan befunne sig gent emot hvarandra i ett slags permanent krigstillstånd. Också hade en i Holland tillsatt kongl. kommission, som haft i uppdrag att utreda, huruvida icke detta land liksom i grannländerna Belgien och Tyskland en öfvergång borde göras till rent statsbanesystem, med synnerlig styrka erkänt fördelarne af en sådan öfvergång, men för tillfället i anseende till statens finansiela läge och de band, aftalen med bolagen lade å staten afstyrkt åtgärdens vidtagande.

En bestämmelse i den italienska förpaktningslagen, som synnerligen skarpt kriticerades, var den, att å den summa, bolagen hade att till staten erlägga för rörlig materiel, staten skulle betala en årlig ränta efter omkring fem procent. En slik anordning vore ur alla synpunkter exempellös och komme under de 60 år, aftalen afsåge, att medföra en sammanlagd utgiftssumma af 438 millioner lire. Härtill komme en måhända än betydligare utgift i den händelse det, sedan den nya tariffen någon tid tillämpats, visade sig nödvändigt att vidtaga jemkningar i densamma. Regeringen kunde visserligen utan bolagens samtycke låta införa sådana, men vore då skyldig betala bolagen ersättning för bevisligen minskad inkomst enligt vissa, särdeles invecklade beräkningsgrunder. Genom denna bestämmelse hade den nya jernvägstariffen omgärdats på ett sätt, som lade hinder i vägen för en sund och af näringslifvets och samfärdselns välförstådda intressen påkallad ändring i tariffen, såvida icke staten ville eller kunde vidkännas penninguppoffringar, hvilka undandrogo sig all säker beräkning på förhand. Ifrågavarande bestämmelse måste följdriktigt leda derhän, att bolagen aldrig frivilligt beviljade någon fraktlindring utan städse bemödade sig om att låta den framtvingas af regeringen. Denna senare åter skulle säkerligen oftast sakna mod och håg att påtaga sig ansvaret för en mera afsevärd fraktlindring, hvadan i sjelfva verket en tariff skulle blifva fastslagen till efterrättelse under alla de år, aftalen egde bestånd, utan att förut hafva undergått någon praktisk pröfning.

Allvarliga och, som det synes, väl grundade anmärkningar framkallade ock bestämmelsen, att åt de nya trafikbolagen

skulle anförtros byggandet af erforderliga nya linier. Man hade icke i något afseende förmått ådagalägga, att enskilde kunde bygga billigare än staten; tvärtom hade i Italien erfarenheten gått i helt annan riktning. Och det vore dessutom mer än tvifvelaktigt, att statens kredit skulle tillskyndas någon fördel deraf, att bolagen för byggnadskapitalets anskaffande finge utsläppa obligationer, hvarå ränta och amortering garanterades af staten. Det kunde fast hellre inträffa, att ifrågavarande obligationer komme att utsätta statens egna för en menlig konkurrens.

Men dessa och öfriga invändningar gjordes förgäfves. Det gälde här nämligen mindre att efter sakkunnig pröfning åstadkomma en ändamålsenlig reglering af jernvägsväsendet än en *politisk* lag, som bildade en vigtig hufvudpunkt i det ministeriella programmet, hvilket regeringen derför, allt motstånd oaktadt, måste söka att med alla till buds stående medel genomdrifva. För detta ändamål använde regeringen hänsynslöst hela sitt inflytande i parlamentet och sålunda kom det sig, att under tvånget af en kraftigt handhafd partidisciplin många deputerade måste rösta för ett system, mot hvilket de hyste starka betänkligheter. På sådant sätt nödgades äfven de, hvilka icke ville veta af något statsmonopol i jernvägsväsendet utan öfverlemna detta åt enskilda till fri konkurrens, att medverka till antagandet af ett system, som innebar motsatsen till fri konkurrens och skapade ett rent privatmonopol. Oaktadt de allvarligaste varningar från olika håll med afseende på den fara för de offentliga intressen, hvilka i jernvägsväsendet böra tillvaratagas, som ett dylikt monopoliserande i enskildas händer af jernvägarnes förvaltning medför, måste af partiskäl lagen genomdrifvas, Fåfängt hänvisade flere deputerade till den erfarenhet, som i Frankrike vunnits angående verkan af ett öfvermäktigt privatmonopol i jernvägsväsendet. I detta land, der de stora jernvägsbolagen växt till en mäktig faktor i staten och trots alla omstörtningar i regeringar, regeringsformer och dynastier förstått att upprätthålla sin ställning, hade en så energisk och despotisk vilja som Gambettas gent emot dem kommit till korta och den tredje republikens regering hade så godt som tvungits

till sådana mått och steg (1883 års öfverenskommelser), som kommo en kapitulation synnerligen nära. Med dessa och andra exempel för ögonen på verkan af privatmonopolet i jernvägsväsendet kunde man snarare önska men svårligen hoppas, att i Italien, der de vigtigaste jernvägarne för en lång följd af år lagts i händerna på två stora bolag, liknande förhållanden icke skulle utveckla sig. En dylik, i förhållandenas egen natur grundad utveckling skulle näppeligen lika litet i Italien som i Frankrike hindras af de många deremot vidtagna stadganden, kontroller o. s. v. Äfven i Frankrike hade staten förbehållits rätt att förvärfva privatbanorna, äfven der bestode en otalig mängd med den ytterligaste omsorg utarbetade lag-, reglements- och statutbestämmelser, genom hvilka i det allmännas intresse regeringen fått en i de minsta detaljer ingripande uppsigtsrätt; men det vore bekant, huruledes icke allenast jernvägarnes förvärfvande åt staten misslyckats utan äfven, trots alla kontroller, de stora bolagen förstått på sådant sätt begagna sina rättigheter, att det framkallat ett stadigt växande missnöje, att icke säga hat mot jernvägsförvaltningarna.

Schweitz. Det land i Europa, der senast vidtagits åtgärder för att från enskilda till staten öfverföra jernvägarne, är Schweitz. Äfven i detta land, der alla jernvägar från början byggts och trafikerats af enskilda, hafva koncessionerna beviljats under uttryckligt förbehåll att efter viss tid edsförbundet, eller om det ej begagnade sin rätt, kantonerna skulle ega att inlösa jernvägarne, men man har ej ansett sig kunna afvakta denna ännu aflägsna tidpunkt utan föranlåtits påskynda saken. Under loppet af åren 1886 och 1887 hade då och då i de schweiziska tidningarna införts underrättelser eller antydningar, att förbundsrådet inledt underhandlingar om inköp för statens räkning af den schweiziska nordostbanan med utgreningar, som hade en längd af sammanlagdt 650 kilometer.

Vid schweiziska nationalrådets session den 19 December 1887 framstäldes af en dess ledamot interpellation i ämnet, hvari begärdes upplysning, huruvida underhandlingar i frågan

vore å bane. Till stöd för interpellationen åberopades, huruledes jernvägarne i landet, tvärt emot hvad afsigten varit och deras ändamål kräfde, i stället för en villig och enligt tidens kraf lätthandterlig främjare af den allmänna rörelsen och näringslifvets utveckling blifvit ett rof för ett fåtal djerfve, in- eller utländske börsspekulanters operationer, med syften uteslutande att göra jernvägarne till en gifvande källa till vinst, men utan all hänsyn till att stora och vigtiga intressen af slikt tillvägagående ledo känbar, kanske obotlig skada. Såsom exempel på huru illa landet i verkligheten betjenades af de stora banbolagen anfördes, huru ännu i dag bolagen försummat verkställa en hel mängd nya jernvägsanläggningar i olika delar af landet och af förbundsrådet förstått utverka eller tilltvungit sig moratorium, oaktadt nämnda jernvägsanläggningar hört till vilkoren för koncessionerna. Man ville nu veta, huruvida förbundsrådet hade för afsigt att, i fall jernvägarne och särskildt nordostbanan komme att för statens räkning förvärfvas, fullgöra dessa jernvägars förpligtelser äfven med afseende på anläggandet af grenbanor o. s. v.

I sitt svar å interpellationen anförde chefen för jernvägsdepartementet Mr *Welti*, föredragande i förbundsrådet, hufvudsakligen följande:

Den inlösningsrätt, som enligt koncessionerna beträffande nordostbanan tillkomme staten, kunde ej förr än år 1903 göras gällande, hvadan, i fall inlösen tidigare skulle ifrågakomma, den ej kunde ske annat än genom rent privaträttsligt aftal. En af anledningarna till att redan nu saken blifvit föremål för förbundsrådets uppmärksamhet hade varit angelägenheten af att de s. k. moratorielinierna snart blefve byggda, hvilka under nu rådande förhållanden uppenbarligen icke kunde komma till stånd utan genom statens mellankomst. Hos nordostbanbolagets direktion gjordes derför framställning, huruvida den vore villig inlåta sig på underhandlingar om nordostbanans försäljning till staten under förbehåll, att, så länge underhandlingarna páginge, bolagets egendom bibehölles oförminskad vid sitt fulla värde, och att staten under samma tid läte frågan om moratorieliniernas byggande hvila; detta senare emedan förbundsrådet ville und-

vika äfven skenet att genom hot söka utöfva något slags påtryckning på bolaget till inskränkning af dess fria beslutanderätt. Bolagets svar var kort och kategoriskt; det ville ej inlåta sig på några underhandlingar om inlösningspriset, förr än frågan om moratorielinierna fullständigt ordnats. Det blef sålunda nödvändigt att gripa sig an med denna; och förbundsrådet sökte att bemedla öfverenskommelser mellan bolaget och de intresserade landsdelarne om anläggningen af dessa linier. Men knappast hade underhandlingarna härom börjat, förr än bolaget lät underrätta förbundsrådet, att jernvägskreditanstalten i Zürich erbjudit bolaget konvertering af dess lån hos anstalten till belopp af 87 millioner francs, d. v. s. bolagets hela, förut ej konverterade skuld. Härmed hade bolaget visat sig icke vilja fästa något afseende vid det af förbundsrådet gjorda förbehållet om bibehållande under förhandlingarnes lopp af status qvo med afseende på bolagets tillgångar. Ty genom konverteringen skulle bolagets räntor komma att minskas med ett årligt belopp af ungefär $^1/_2$ million francs och inköpspriset således ökas med ett denna räntebesparing motsvarande belopp; hvarjemte äfven den olägenheten skulle uppstå till nackdel för edsförbundet såsom köpare, att det konverterade lånet icke kunde uppsägas under 10 års tid, utan staten nödgas låta sig nöja med de sämre vilkor i afseende på räntefot, som det enskilda bolaget kunde utverka. Utan afseende på förbundsrådets erinringar afslöt bolagets direktion den 16 Maj 1887 aftal om förenämnda konvertering och dermed ansåg sig ock förbundsrådet frikalladt från dess andra förbehåll, nämligen om moratorielinierna och redan den 23 Juni meddelade det bolaget, att detsamma, enligt förbundsrådets mening, numera vore i stånd att uppfylla sina förbindelser med afseende på dessa liniers anläggning; hvarjemte uttryckligen förklarades, att de härför erforderliga medel icke skulle få annat än i viss ringa mån upplånas utan betäckas med bolagets inkomster. Detta senare beslut föranleddes af en af bolagets direktion sjelf gjord uppskattning, enligt hvilken moratorieliniernas trafikerande skulle medföra en årlig förlust af $2^1/_2$ millioner francs. Under förutsättning att denna be-

räkning vore riktig, måste den utöfva ett väsentligt inflytande vid bedömande af värdet å aktierna i nordostbolaget. Bolagets årliga nettobehållning hade af en ledamot i dess direktion i en till förbundsrådet ingifven uppsats uppgifvits till 3 1/2 millioner francs. Drages härifrån ofvan omförmälda förlust å moratorieliniernas trafikerande, skulle en million francs återstå till utdelning åt aktieegarne. Af denna million borde åt innehafvarne af preferenceaktier lemnas 660,000 francs, hvadan för stamaktierna endast skulle återstå 340,000, som icke medgåfve en utdelning af fullt en procent. Samtidigt med att dessa och liknande uppgifter lemnades till förbundsrådet, offentliggjordes emellertid af en annan ledamot i direktionen en uppsats om värdet af nordostbanbolagets banor, enligt hvilken, sedan moratorielinierna bygts, bolagets stamaktier borde lemna en utdelning af 6,73 procent. Med kännedom om dessa båda, diametralt motsatta beräkningar var det omöjligt för förbundsrådet att bilda sig ett säkert omdöme om värdet af de jernvägar, som skulle inköpas, och från förbundsrådets sida inställdes derför för någon tid förhandlingarna om detta inköp. I November månad 1887 återupptogos de, men på en helt annan grundval än man förut tänkt sig. En delegare i jernvägsbolaget anmälde nämligen, att han förfogade öfver ett så stort antal aktier i bolaget, att eganderätten till dem skulle sätta köparen i stånd att efter behag diktera vilkoren för inlösen af all bolagets egendom, och att han vore villig att mot edsförbundets 3 1/2 procent obligationer, beräknade till parikurs lemna dessa aktier till visst uppgifvet pris af 600 francs för preferens- och 500 francs för stamaktierna. Förbundsrådet hade, ehuru motbjudande det i sjelfva verket var att finna ett så vigtigt jernvägsnät som det ifrågavarande utbjudet på detta sätt, ej annat val än att upptaga det till pröfning. De erbjudna aktierna, som satte egaren i tillfälle att absolut beherska bolaget, kunde, om de af förbundsrådet afvisades, säljas till någon främmande stat eller till in- eller utländska bankirer, hvilka med afseende på den allmänt rådande önskan, att jernvägsnätet skulle blifva statens egendom, kunde genom öfverdrifna anspråk eller på annat sätt tvinga staten till uppoffringar

långt utöfver dem, som borde ifrågakomma. Genom detta anbud hade i sjelfva verket en sida af de rådande eganderättsförhållandena till schweiziska jernvägarne kommit i dagen, som ådagalade, att aktiebolagsformen endast innefattade ett tomt sken. Aktierna hade i poster på 20,000—30,000 och derutöfver samlats på en enda hand och gent emot denna hade de små aktieegarne ingen talan, ingen rätt. Jernvägens öden, det sätt, hvarpå den skulle betjena allmänheten och bana väg för den schweiziska industriens och de schweiziska näringarnas alster kunde i dag bestämmas af *en* person, i morgon kanske af en mot landet fiendtlig stat eller en flock börsspekulanter i Paris, Brüssel, Berlin eller hvar eljest som helst, der en vinstgifvande försäljning af aktierna kunde göras, utan att dervid den schweiziska staten, edsförbundet, kunde i någon mån ingripa till skyddande af landets intressen vid en sådan försäljning af jernvägarne inom statens område. Och enahanda förhållanden voro rådande vid de öfriga, af »aktiebolag» egda schweiziska banorna: Central-, S:t Gotthards-, Nordvest- och Unionsjernvägarne. Beaktande de faror, såväl ur samfärdselsynpunkt som i rent politiskt afseende, hvilka den fria och obehindrade försäljningen af aktierna i landets jernvägsbolag och dermed äfven af herraväldet öfver jernvägarne inneburo, kunde förbundsrådet icke annat än med all makt söka bringa det derhän, att dessa jernvägar så snart som möjligt bragtes i edsförbundets ego. De nära förbindelserna mellan de schweiziska jernvägsbolagen och den stora finansverlden tillhörde de sorgligaste förhållandena i Schweitz' ekonomiska lif under de senare åren. År 1883 uppgingo de schweiziska jernvägsbolagens förluster på kursfall till mer än 90 millioner francs, hvilka motsvarade den vinst, som gått till de stora bankirerna, och till hvilken en hvar, som köpte en jernvägsbiljett eller fraktade en tonn gods måste lemna sitt bidrag. Orsaken till detta ogynsamma förhållande kunde emellertid icke sökas endast hos sjelfva jernvägsförvaltningarna men väl i den schweiziska jernvägsorganisationen och särskildt i det enskilda jernvägsbyggandet och trafikerandet.

För förbundsrådet vore det derför klart, att landet aldrig skulle komma i fullt åtnjutande af alla de fördelar, ett ordnadt jernvägsväsende kunde erbjuda, förrän jernvägarne blefve statens egendom och af den trafikerades.

Enligt hvad senare underrättelser gifva vid handen har numera formligt anbud å nordostbanan förelagts bolaget, i det att förbundsrådet erbjudit sig inlösa banan på följande vilkor:

1:o. Bolaget afstår till edsförbundet hela sin lösa och fasta egendom utan undantag, deri inbegripna jernvägen Zürich-Luzern och andelarne i Bœtzberg, Aargau-Süd och Wohlen-Bremgartenbanorna äfvensom alla befintliga fonder och aktiva saldot på vinst- och förlustkontot.

Edsförbundet mottager denna egendom i det tillstånd, hvari den befinner sig vid tiden för öfverlåtelsen och med skyldighet att utföra alla bolagets förbindelser, men med förbehåll af alla sina höghetsrättigheter med afseende på öfverlåtelsen.

2:o. Såsom godtgörelse för den sålunda afträdda egendomen betalar edsförbundet i $3^1/_2$ % obligationer, som beräknas till parikurs,

a) för hvarje preferensaktie 600 francs; och

b) för hvarje stamaktie 500 francs.

Räntorna löpa från den 1 Januari 1888 och betalas halfårsvis.

Kapitalet skall återbetalas på högst 70 år och genom årliga afbetalningar af minst $^1/_2$ million francs;

3:o. Innehafvare af preferensaktier skola erhålla dem tillkommande dividender till och med 1887;

4:o. Bolaget uppdrager åt sin styrelse att uppgöra liqviden, hvarvid, så vidt angår edsförbundet, härofvan meddelade bestämmelser skola lända till efterrättelse och hvarför kostnaderna skola drabba edsförbundet.

För att förenkla och så mycket som möjligt påskynda saken, skall betalningskommissionen (styrelsen) sätta sig i förbindelse med förbundsrådet och jemväl inhemta dess mening om offentliggörande af vidtagna mått och steg och om annonsering;

5:o. Sedan aftal mellan parterna slutligen fastställts,

skall edsförbundet bestämma tidpunkten för egendomens öfverlåtelse å edsförbundet och egendomens öfverlemnande;

Utlemnandet till bolaget af edsförbundets obligationer skall ega rum i samma stund, fördelningen af bolagets tillgångar kan företagas enligt gällande bestämmelser om bolags upplösning;

Det åligger parterna å ömse sidor att söka komma derhän, att detta ej dröjer längre än 1 1/2 år från aftalets afslutande;

6:o. Edsförbundet lemnar styrelseledamöterna i nordostbanbolaget tillfälle att inträda i förbundsförvaltningen på samma vilkor, de förut åtnjutit; dock att, om till följd af förvärfvande af flere banor inskränkning i förvaltningen varder nödig, de kunna af förbundsrådet uppsägas;

Edsförbundet förbinder sig vidare att taga i sin tjenst bolagets öfriga tjenstemän samt betjente och detta så vidt möjligt i enahanda ställning och på samma vilkor, som de förut haft. Kan, i särskilda fall, detta ej ega rum, eller om det ej låter sig göra utan att tjenstemännen flyttas till en annan ort, men med hänsyn till ålder och familjeförhållanden sådan förflyttning icke kan fordras, är edsförbundet pliggigt att lemna vederbörande skälig godtgörelse för mistningen af hans tjenst.

7:o. Edsförbundet afstår till pensions- och understödskassan den för pensionering och understöd samlade fond, hvartill bidrag lemnats af bolaget och tredje man. Det åtager sig äfven att omorganisera och trygga denna kassa.

8:o. I hvarje fall, der edsförbundet i kraft af aftalet med bolaget åtager sig att fullgöra bolagets förbindelser eller att göra utbetalningar till tredje man, kunna fordringsegarne eller tredje man personligen anhängiggöra talan om sin rätts utfående.

9:o. Edsförbundets föreliggande anbud skall anses förfallet, om det icke senast inom Februari månad 1888 är af bolaget vid allmän stämma antaget.

Har åter förbundsförsamlingen icke före slutet af Juni 1888 provisoriskt och edsförbundet (enligt lagen af den 17 Juni 1874 om folkomröstning) inom årets utgång definitivt fastställt aftalet, skall detsamma anses kraftlöst.

10:o. Uppkommande tvister om tolkningen eller verkställandet af aftalet skola afgöras af förbundsrådet.

Ännu föreligger icke det slutliga aftalet om ifrågavarande jernvägs förvärfvande åt staten och det kan måhända komma att dröja, innan sådant kan åvägabringas; men så mycket är klart, att förbundsrådet, ehuru numera icke många år återstå, till dess koncessionsmessig inlösen af jernvägen kan ske, dock uppbjuder alla krafter att redan förut och så snart som möjligt förvärfva icke allenast nordostbanan utan äfven öfriga vigtigare jernvägslinier inom landet.

Om man nu frågar, hvarför inom jernvägsväsendet utvecklingens gång så godt som öfver allt visar tendensen af en mer och mer framträdande sammanslutning mellan små jernvägsföretag till större och dessas öfvergång på allt färre och färre händer i riktning mot allenaherskande, vare sig detta utöfvas af staten eller några få stora aktiebolag samt inom dessa af en enda person eller en ring af enskilda personer med gemensamma ekonomiska intressen, så kan endast svaras, att företeelsen icke är mera märklig än den, som omisskänneligen visar sig äfven på andra områden, der samma tendens till monopolisering yppats. I det moderna samhällslifvet gifves det vissa grenar af verksamhet — och antalet af dem är i ständig tillväxt — som till följd af sin natur icke kunna underkastas den vanliga regeln om tillgång och efterfrågan och prisets bestämmande med hänsyn dertill, utan der verksamheten, hvilka hinder deremot än må uppställas, varder monopoliserad. Post- och telegrafväsendet erbjuda exempel derpå i stor skala; utportioneringen af vatten och gas i stora städer i mindre skala. Ingen af de nämnda verksamhetsgrenarna kan utöfvas annat än som monopol, detta må nu innehafvas af staten, kommunen eller enskildt bolag. Alldeles detsamma gäller om jernvägarne, hvilka i stort sedt i de olika länderna blifvit en lika vigtig nödvändighetsvara som post- och telegrafstationer; vatten- och gasledningar och snart nog sannolikt telefonapparater, ledningar för elektriskt ljus, spårvägar o. s. v.

Det är numera allestädes insedt, ofta af en dyrköpt erfarenhet ådagalagdt, att hvarhelst inom ett visst slag af verk-

samhet monopol är nödvändigt för verksamhetens utöfning, verkan af konkurrens icke varder den att reglera och utjemna prisskilnader, utan att, efter mer eller mindre skarpa slitningar, åstadkomma öfverenskommelse och slutligen ett mer och mer tillspetsadt monopol. Denna lag känner intet undantag, men den process under hvilken monopolet arbetar sig fram, kan vara kortare eller längre.

Vid sådant förhållande uppstår frågan: hvem bör rätteligen innehafva och utöfva rättigheten att förse länderna med jernvägar och att trafikera dem; staten eller enskilda? Hvad post- och telegrafväsendet angår har det antingen från början eller vid ett tidigt skede af deras utveckling ansetts vara en staten tillkommande uppgift att handhafva dessa vigtiga samfärdsmedel. Likaså har man sett, huru, i stora kommuner, kommunalstyrelserna föranlåtits taga i sin hand ledningarna för vatten och småningom äfven för gas. Och om ej alla tecken svika, skall det äfven hvad angår större delen af telefonnäten, i den mån de erhålla internationel betydelse och inom eget land utsträckas till allt flere och flere håll, visa sig nödvändigt, att staten äfven på detta område griper in, liksom den gjort ifråga om telegraferna. Likaså förefaller det möjligt, att stora städers förseende med elektriskt ljus, om ett allmännare behof deraf gör sig gällande, skall, liksom utlemnandet af gas, varda en kommunal angelägenhet. Åtminstone föreligga sannolikhetsskäl för sådant antagande, ehuru på utvecklingens nuvarande ståndpunkt det är vanskligt att härutinnan göra en bestämd förutsägelse.

Föreliggande fakta lemna i allt fall tillräcklig ledning för frågans besvarande ur angifven synpunkt. I det öfvervägande flertalet af Europas stater hafva sträfvanden mer och mer framträdt att, der sådant ej förut varit fallet, göra jernvägarne till statsegendom. Skälet härtill är i sjelfva verket intet annat än, att man funnit den rol jernvägarne spela, vara så ingripande i de enskildes och statens hushållning, att man i längden ej kunnat anförtro vården af dem åt enskilde utan nödgats lägga den på staten, hvars uppgift är att tillgodose *allas* lika rätt.

Såsom bekant är det i Preussen, som statsbaneidén hit-

tills erhållit sin största utveckling. De skäl, som legat till grund för detta lands jernvägspolitik hafva utförligt framlagts i motiveringen till det lagförslag, som år 1879 framlades för preussiska landtdagen rörande förvärfvande åt staten af flere privatbanor. En redogörelse för dessa skäl är här på sin plats.

Preussens jernvägs-politik.

Den preussiska statens jernvägspolitik har först under senare tiden slagit in i den riktning, hvari den nu rör sig. I början gynnade den uppkomsten af ett flertal enskilda jernvägar, men ett omslag blef snart nog nödigt. De missförhållanden, som framkallades af jernvägarnes trafikerande genom enskilda bolag, ofta af tvifvelaktig soliditet och inskränkt förmåga att tillgodose den växande trafikens behof, det bruk, dessa bolag gjorde af sina privilegier, synnerligast när de kommit i vissa hänsynslösa börsspekulanters händer, det motstånd, hvarmed de ofta mötte och sökte hindra allmännyttiga reformer, de godtyckliga olikheterna vid olika banor med afseende å förvaltningens organisation och trafikanordningar, den rådande förvirringen i tariffväsendet, de tvister och det oerhörda slöseri med kapital, som de periodvis återkommande slitningarna mellan konkurrerande bolag åstadkommo; allt detta och dylikt bragte småningom den idén till mognad, att bättre förhållanden först kunde inträda, när staten ensam eller i öfvervägande grad blefve herre öfver landets jernvägar. Grunden till ett sådant herravälde lades strax efter 1866 års krig, då den preussiska staten med sina förutvarande jernvägar införlifvade jernvägarne i de förvärfvade provinserna och byggde förbindningsbanor mellan de östliga och vestliga statsbanenäten. Sedan denna tid har statsbaneidén vunnit sådan styrka och statsbanesystemets företräden framför hvarje annat sådant erkännande, att man oaflåtligen fortgått på den en gång beträdda vägen.

Efter en redogörelse för jernvägsväsendets utveckling i de moderna kulturstaterna, hvari visas, huru tendensen till jernvägsväsendets koncentration är ett gemensamt drag för utvecklingens gång i alla länder, huru olika än förhållandena

i öfrigt kunna vara, och huru i allt flere och flere länder statsbaneidén blifvit förherskande, lemnas i den antydda motiveringen en öfversigt öfver de fördelar, den enhetliga förvaltningen af ett lands alla jernvägar erbjuder i förhållande till en på många sjelfständiga händer splittrad förvaltning.

I detta afseende har anförts, hurusom en odelad förvaltning, som har omvårdnaden öfver ett lands hela jernvägsnät sig anförtrodd, erbjuder så stora fördelar i förhållande till en splittrad sådan, att den icke allenast vida öfverväger konkurrensens inbillade fördelar utan äfven svårligen kan i längden umbäras utan allvarsam skada.

Den fria anläggningen af jernvägar leder lätteligen till gagnlöst bortslösande af kapital. Der *en* jernväg kunde vara tillräcklig för samfärdseln, byggas två eller flere och följden deraf varder uppkomsten af finansielt svaga och vacklande företag, beräknade från början, åtminstone oftast, att användas såsom vapen i konkurrensens eller annat dylikt ändamål. Men öfverproduktionen i jernvägsbyggande medför ock vanligen uppkomsten af flere och större industriela etablissement för tillverkning af jernvägsmateriel än som under sunda förhållanden och då jernvägsbyggandet hålles inom tillbörliga gränser med ett bestämdt utstakadt mål i sigte kunna erhålla sysselsättning och förtjenst. Kapital, som kunde nyttigare användas, fastläsas sålunda i mer eller mindre gagnlösa företag, hvilka dock oupphörligt sluka nya summor. Ty, äfven sedan en hufvudlinie fullbordats, kan icke byggnadsverksamheten upphöra. Fabriker, grufvor och andra bergverk, smärre kommuner eller byar o. s. v. måste genom sidospår dragas in inom hufvudliniernas trafikområde, och för att, der tillfälle dertill gifves, underlätta öfverförande af transportföremål från jernvägsvagn till fartyg och tvärtom måste dyrbara anordningar vidtagas. Och ju större nätet af gren- eller sidobanor på detta sätt varder, desto högre stiger priset å den mark, som erfordras för nya anläggningar och desto större varda utgifterna för nödvändiga säkerhetsåtgärder mot olyckor. Man betrakte blott en karta öfver det rhenwestfaliska koldistriktet, der de tre rhenska jernvägsbolagens

linier förgrena sig. Det förefaller som ett chaotiskt virrvarr och man kan utan svårighet inse, hvilka betydliga kapital förslösats på den mängd parallela linier, under- och öfvergångar, stationer och lastplatser, som här förekommer utan annat ändamål från början än att drifva konkurrens. Det förefinnes intet tvifvel, att icke trafiken i dessa trakter skulle kunna betjenas och väl betjenas med endast en bråkdel af de anläggningar, som gjorts, om blott en enhetlig ledning af det hela från början förefunnits.

Det för landet gagnlösa förslösandet af kapital för jernvägars byggande i konkurrensafsigter eller utan att allsidigt pröfvade behof föranledt deras anläggning är dock ej på långt när så menligt, som uppehållande af ett flertal sjelfständiga jernvägsförvaltningar i längden varder med hänsyn till trafikerandet. Här är ej fråga om en förlust för en gång, som småningom amorteras och glömmes, utan om ett stadigvarande fördyrande af trafikomkostnaderna, som trycker på jernvägsförvaltningarna sjelfva och betungar rörelsen.

I Preussen funnos år 1877 ett antal af 50 sjelfständiga jernvägsdirektioner, hvilka vid sin sida hade 45 uppsigtsråd, tillsatta af aktieegarne. Under förenämnda direktioner lydde jernvägar till sammanlagd längd af 17,948 kilometer, så att i medeltal hvarje direktion herskade öfver 359 kilometer. Tager man endast hänsyn till de under sjelfständig förvaltning stående privatbanorna, erhålles för 39 förvaltningar en sammanlagd längd af 9,648 kilometer, eller i medeltal på hvarje 247 kilometer. I denna beräkning ingå likväl 12 bolag, som hvart för sig ej ega banor, uppgående till 100 kilometer. Ingen af de ifrågavarande enskilda jernvägarne bildar ett afslutadt helt med sjelfständigt trafikområde, utan de bestå af ett, i stort sedt, planlöst virrvarr af olika linier, som dels korsa, dels löpa jemsides hvarandra.

Det ligger för öppen dag, att en så vidlyftig förvaltningsapparat af direktioner och uppsigtsråd samt tjenstepersonal i öfrigt skall kräfva utgifter så stora, att endast en bråkdel deraf vore tillräcklig, om förvaltningen i stället utgjorde en organisk enhet. Visserligen skulle långt ifrån alla af de särskilda direktionerna nu ombesörjda göromålen

kunna eller böra förläggas till en central myndighet, utan tvärtom enligt sakens natur såväl alla åtgärder för den omedelbara ledningen och tillsynen öfver jernvägstrafiken som ock en del andra göromål anförtros åt lokala myndigheter, men med ett minskadt antal sjelfständiga styrelser måste dock förvaltningen kunna väsentligt förenklas. Och genom aktiebolagens försvinnande skulle utan vidare alla de kostnader besparas, som nu utgå för bolagsstämmornas hållande, räkenskapernas tillhandahållande, dividendernas bestämmande o. s. v.

Afsevärdare skulle dock de besparingar blifva, som kunde göras inom jernvägsstyrelserna sjelfva. Större delen af den arbetsbörda, som åligger dem, består i de särskilda styrelsernas underhandlingar med hvarandra om gemensamma tariffrågor, trafikanordningar, reklamationer, som från allmänhetens sida göras, begagnande af olika bolags vagnar, tidtabeller, konkurrensfrågor, trafikledningen o. s. v., som medför kostnader, hvilka, om förvaltningen vore en organisk enhet, skulle kunna helt och hållet besparas, då i stället för en mängd styrelser med fri beslutanderätt trädde endast en, som ensam afgjorde hithörande slags frågor, i den mån de derefter kunde uppstå.

I främsta rummet är det de bestående tariffkombinationerna beträffande godstransporter, hvilkas godtyckliga, invecklade och sväfvande gestaltning icke blott utgör en ständig källa till klagomål från allmänhetens sida, utan pålägger de enskilda jernvägarnes förvaltningar en arbetsbörda så stor, att en icke-fackman svårligen kan derom göra sig en föreställning. Denna olägenhet är emellertid oundviklig, så länge en mångfald sjelfständiga jernvägsförvaltningar finnes, hvilkas samtycke erfordras för hvarje tariffbestämmelse, som har afseende på två eller flere jernvägar. Det är förenadt med svårigheter att fastställa icke blott sjelfva tariffsatserna utan äfven den grund, enligt hvilken på vederbörande jernvägar skola fördelas de fraktinkomster, som härflyta från de för flere banor gemensamma person- och godstransporterna, och endast åstadkommandet af aftal härutinnan mellan de särskilda jernvägarnes styrelser kräfver omständliga, tids-

ödande och kostsamma förhandlingar. Ännu vidlyftigare och mera ansträngande arbete erfordrar dock sjelfva utförandet af de aftal, som träffats. Periodvis skall nämligen afräkning göras mellan vederbörande jernvägar och kontrollräkning ega rum. Dessa slags arbeten kräfva en verklig här af tjenstemän, som skulle kunna väsentligt reduceras, om, i stället för splittring, enhet rådde i jernvägarnes förvaltning.

Jemväl beträffande persontrafiken uppstå många olägenheter af jernvägsnätets splittring på flere olika egare. Åstadkommandet af en sammanhängande, enhetlig tidtabell för de stora färdvägarne och lämplig anslutning med grenbanorna är föremål för öfverläggning vid de hvarje halfår återkommande konferenserna mellan jernvägsförvaltningarna. På grund af de beslut, som då fattas, uppställas tidtabellerna för nästa halfår. Det är klart, att vid dessa sammankomster representanterna för hvarje särskild jernväg hålla hårdt på allt, som länder den jernvägen till fördel, och bemöda sig om att så länge som möjligt afböja erforderliga uppoffringar för det gemensamma eller allmänna bästa. Häraf varder följden att, oaktadt all möda och kostnad, resultatet af öfverläggningarna sällan tillfredsställer allmänhetens önskningar, och att mycken och befogad klagan uppstår öfver bristande anslutningar mellan tågen å särskilda banor. Men utan en fullständig enhet i jernvägarnes förvaltning varder det icke möjligt att inom ett så vidsträckt jernvägsnät som det preussiska åstadkomma en tidtabell, som fullt tillgodoser de berättigade kraf, som derpå kunna och böra uppställas.

I hvilken grad det med jernvägarnes splittring på många sjelfständiga förvaltningar förenade mångskrifveriet hindrar en affärsmessig och ekonomisk ledning af dem visar sig särskildt med afseende på sådana reklamationer, som härleda sig från trafiken öfver flere banor. Allmänheten har sig väl bekant, huru länge afgörandet af en reklamation plägar låta vänta på sig, så snart det beror af mer än en jernvägsförvaltning. Det är också en allmän föreställning, att förhållandet beror hufvudsakligen på slapphet och bristande god vilja hos jernvägsdirektionerna. Rätta förhållandet

är dock, att hvarje reglering af anmälda klagomål erfordrar yttrande och beslut af alla de jernvägsbolags styrelser, hvilkas banor deltagit i den transport, hvarom fråga uppstår. Till följd af de stridiga intressen, som i dylika fall helt naturligt måste förefinnas och söka göra sig gällande, trots de mellan de tyska jernvägsförvaltningarna träffade öfverenskommelser om behandling af reklamationer och särskildt om fördelning af skadeersättningspligten, när gods förkommit eller skadats eller, mot träffadt aftal, försenats o. s. v., kunna ofta nog stridigheterna mellan jernvägsdirektionerna ej biläggas utan skiljedom, hvilket leder till tidsförlust och nytt mångskrifveri.

Utom särskilda med stor personal försedda och kostsamma reklamationsbyråar för behandling af hithörande angelägenheter, föranleder tillvaron af ett flertal sjelfständiga jernvägsförvaltningar en väsentlig ökning af driftomkostnaderna, derigenom att nämnda förvaltningar nödgas vid alla öfvergångsstationer vidtaga och bekosta särskilda anordningar för att bestämma beskaffenhet och mängd af öfvergående gods. De onyttiga utgifter, som häraf blifva nödvändiga, äro emellertid blott en del af den nationalförlust, som uppkommer genom trafikens delning mellan många jernvägar. Endast i Preussen finnas 175 stationer, vid hvilka två eller flere enskilda, sjelfständiga jernvägar stöta tillsammans och resande eller gods måste öfvergå från en till annan bana. Vid en stor del af dessa öfvergångspunkter besörjes trafiken af hvarje banas särskilda personal och mångenstädes äro bangårdarne skilda från hvarandra, ej sällan genom betydliga afstånd. Och, äfven om stationsbyggnaden är gemensam, händer ofta, att hvarje bolag har sin särskilda biljettförsäljning, rum för resgods och väntsalar. Särskilda godsmagasin med särskilda af- och pålastningsanordningar samt dyrbara sammanbindningsspår förekomma ock ofta, oaktadt i sjelfva verket endast ett magasin och vida enklare anordningar vore fullt tillräckliga. Hvarje jernvägsförvaltning håller särskild tågpersonal med dess reserv samt särskilda maskiner och särskilda revideringstjenstemän och betjening. Visserligen sträfva jernvägsdirektionerna på åtskilliga ställen att, till undvikande af allt för stor misshus-

hållning, i vissa afseenden åstadkomma gemensamhet i anordningar, men om ock detta, efter mer eller mindre vidlyftiga förhandlingar, stundom lyckas, uppstår i allt fall behof af särskilda kontrollåtgärder, som kräfva särskilda kostnader.

Det är vanligt, att hvarje särskildt jernvägsbolag, förutom sjelfva jernvägen, jemväl eger större eller mindre rörlig materiel i maskiner och vagnar, hvaröfver det förfogar oinskränkt och till främjande af sina egna intressen. Visserligen äro enligt art. 44 i den tyska riksförfattningen de enskilda jernvägsbolagen skyldiga att låta *en* jernvägs materiel begagnas äfven på en annan, och visserligen hafva på grund häraf mellan de flesta jernvägsdirektioner aftal i ämnet träffats, men detta hindrar dock ej, att vagnparkernas splittring på många egare medför behof af en större personal och föranleder bristfälligare tillgodogörande af materielens bärkraft, än fallet skulle vara, om det hela stode under *en* förvaltning. Det är gifvet, att, när vagnar tillhöriga en viss bana begagnas å en annan, ersättning för begagnandet måste lemnas. Denna ersättning beräknas dels efter den tid, vagnen användts å främmande bana och dels efter den väglängd, vagnen genomlupit. För att bestämma ersättningens belopp måste derför i hvarje särskildt fall beräknas och kontrolleras, huru länge och å huru lång vägsträcka hvarje vagn begagnats å främmande bana. För detta ändamål nödgas man vid öfvergångs- och ändstationen, från hvilken vagnen återsändes, noga kontrollera tid och väglängd samt härom lemna rapport till afräkningsbyrån. I huru hög grad ömsesidigt begagnande af främmande vagnar förekommer, framgår deraf att exempelvis af de 12,333 godsvagnar, som det rhenska jernvägsbolaget år 1878 egde, dagligen i medeltal 2,798 vagnar användts å andra bolags jernvägar och ett nära nog lika stort antal främmande vagnar gått å nämnda bolags linier. Vid ett enhetligt ledt jernvägsnät skulle ifrågavarande uträkningar ej vidare behöfvas och de nuvarande kontroll- och afräkningsmyndigheterna kunna umbäras.

I hvad mån jernvägarnes fördelning på flere sjelfständiga förvaltningar hindrar ett rationelt tillgodogörande af vagnarnes bärkraft och i huru hög grad den rörliga materielens

bärkraft förspilles utan nytta, framgår af följande tal. Det på de preussiska jernvägarne år 1877 genomlupna vagnsaxelkilometertalet uppgår till 3,681 millioner, hvaraf allenast 2,338 millioner voro belastade men 1,343 millioner obelastade. En tredjedel af samtliga godsvagnar hade gått utan last.

Det ligger i sakens natur och kan ej genom några slags bestämmelser ändras, att de stora masstransporterna hufvudsakligen röra sig i blott en viss gifven riktning. Stenkolsreviren, i hvilka jemväl plägar anläggas de största jernverken, sända sina produkter åt alla håll, men att erhålla en för de tomma återvändande kolvagnarne lämplig returfrakt låter sig sällan göra. Till stora städer plägar slagtboskapen föras i särskildt inrättade vagnar, hvilka ej lämpa sig väl för andra transporter och derför vanligen måste gå tomma tillbaka. Hvad hamnplatserna angår, lemnar olikheten mellan import och export en naturlig förklaringsgrund, att de vagnar, som gå i den ena riktningen företrädesvis äro lastade, medan åter vagnarne i den andra gå tomma eller blott i ringare mån lastade. Under ekonomiskt gynsamma tider, då rörelsen å jernvägarne är liflig och då af sådan anledning brist på vagnar lätt uppstår, söka de särskilda jernvägsförvaltningarna helt naturligt att så fort som möjligt återfå de vagnar, som användts å främmande banor, medan åter under tider af mindre liflig trafik och på grund af då rådande öfverflöd på rörlig materiel en hvar förvaltning söker att så fort som möjligt göra sig af med främmande vagnar för att minska utgifterna för vagnshyra. Dessa sakförhållanden hafva ledt till särskilda bestämmelser i ämnet, enligt hvilka en lastad vagn skall obehindradt framgå till bestämmelseorten oafsedt antal banor, öfver hvilka transporten går, hvaremot en aflastad tomvagn endast får användas i främmande banas trafik, såvida gods finnes till hands att genast sända i den riktning, hvari vagnen för att återföras till sin egare måste gå.

De menliga följderna af nämnda, under rådande förhållanden oundvikliga bestämmelser, hvilka redan i och för sig äro egnade att i hög grad försvåra användandet för trafikens behof af tillgängliga vagnar från främmande banor, medföra genom det sätt, hvarpå de handhafvas än större olägenheter.

I trafikfattiga tider, då öfverflöd på vagnar finnes, använda jernvägsförvaltningarna, vare sig tillgång på främmande vagnar finnes eller ej, så vidt sig göra låter egna vagnar för transporter till främmande banor för att genom vagnshyran bereda sig någon inkomst, hur ringa den än må vara. Och emedan hvarje begagnande af främmande vagnar på ett sätt, som ej noga öfverensstämmer med de gällande föreskrifternas bokstafliga innehåll samt uppskof med sådana vagnars hemsändande, medför vissa konventionsstraff, föranledas vederbörande stationstjenstemän att söka så fort som möjligt hemsända främmande vagnar lika godt, om de dervid äro lastade eller icke, blott de ju förr dess hellre skaffas bort. Det förekommer till och med ofta nog, att jernvägsförvaltningar, som skola ombesörja vidare sändning af gods, som anländt med främmande vagnar, låta omlasta detsamma, för att derigenom bespara sig utgiften för hyra.

Men om mångfalden af olika egare till de på alla landets jernvägar befintliga vagnparkerna, på sätt nu antydts, störande inverkar på jernvägarnes drift, så erfar den stora trafikerande allmänheten dock föga af *dessa* olägenheter. Deremot framträda sådana äfven för denna allmänhet så mycket skarpare i tider af mera liflig rörelse å jernvägarne, då brist på vagnar här och der uppstår. Ty derigenom att en stor mängd vagnar icke *får* användas annat än för trafik i viss gifven riktning, vore än behofvet aldrig så stort att begagna dem i en annan, stegras i väsentlig mån olägenheterna för samfärdseln af bristande tillgång på vagnar. Finge deremot samtliga jernvägars förråd af vagnar disponeras utan de hämmande band i form af dryga viten, hyra o. s. v., som eganderättens splittring nu föranleder, skulle hvarje till sin bestämmelseort anländ vagn kunna obehindradt användas för nya transporter i den riktning, som af omständigheterna påkallas och derigenom en mängd lindrigast sagdt fullkomligt gagnlösa tomvagnstransporter undvikas. Att detta mål icke kan uppnås, förr än ett lands hela jernvägsnät bragts under enhetlig ledning, ligger för öppen dag.

Utom de lättnader för trafiken, som sålunda skulle beredas, skulle en enhetlig disposition af vagnarne å ett lands

hela jernvägsnät medföra en ingalunda ringa besparing med afseende på materielen, enär genom fullständigare tillgodogörande af vagnarnes bärighet samt genom undvikande af en del nu nödiga tomvagnstransporter ett mindre antal vagnar och mindre maskinkraft skulle erfordras för att åstadkomma samma transportprestation som nu.

Sålunda visar det sig, att såväl beträffande jernvägarnes anläggning och utrustning som ock i alla grenar af deras förvaltning ett väsentligt fördyrande af transportprestationernas pris nödvändigt eger rum till följd af jernvägarnes splittring på många olika egares händer, och att denna samt öfriga olägenheter af sådan splittring endast kunna afhjelpas derigenom, att banorna bringas under *en* förvaltning.

Af de i Ruhrdistriktet belägna kolgrufvorna och jernverken hafva 56 sjelfständiga anslutningsspår till 2 och 12 till 3 olika jernvägar, ehuru genom rationella inrättningar en hvar af dessa jernvägar vore väl i stånd att ensam förmedla dessa grufvors eller verks trafik. Hufvudstaden Berlin förbindes med de större tyska handelsplatserna åtminstone genom 2 sjelfständiga jernvägar och hvad angår det derifrån mer än 500 kilometer aflägsna rhenwestfaliska industridistriktet uppehålles kommunikationen af 3 särskilda jernvägar. På 2 af dessa gå dagligen nästan på minuten liktidigt 3 snälltåg, beräknade för den stora genomgående trafiken. Men denna senare är icke större än att en enda af ifrågavarande jernvägar vore väl i stånd att ensam besörja den nu mellan båda linierna delade persontrafiken och under vanliga förhållanden äfven godstrafiken. Det finnes i Tyskland knappast ett enda betydligare industridistrikt, som ej för sina transporter till eller från de hufvudsakliga afsättnings- eller tillförselorterna betjenas af 2 eller flere jernvägar, ehuru behofvet af dylika samfärdsmedel skulle fullt tillfredsställas af allenast en jernväg. I denna småningom uppkomna dubbla eller flerdubbla trafikapparat, som icke betingats af någon ökning i trafiken på det hela, utan har underordnade, oftast konkurrensspekulationer att tacka för sin tillvaro, ligger i sjelfva verket ett så ofantligt slöseri med kapital, att jernvägarne sjelfva ur sjelfbevarelsesynpunkt tvungits att söka

utvägar till undvikande af de värsta följderna deraf. En sådan utväg har man funnit i den s. k. *instraderingen*, som består deri, att mellan de jernvägar, som förbinda samma orter och derför täfla om trafiken, öfverenskommelse träffas om delning af ifrågakommande transporter. Men, utom det att dessa öfverenskommelser vanligen föranleda tvister mellan vederbörande förvaltningar i fråga om tillämpningen, kunna dessa slags öfverenskommelser icke i någon mån hindra det fördyrande af förvaltningskostnaderna, som visat sig blifva en följd af konkurrens i jernvägsväsendet. Den delning af transporterna mellan olika jernvägar, som genom instraderingen åstadkommes, sker i regel så, att de olika bolag, hvilkas linier förbinda samma orter, månadsvis i tur ombesörja trafiken mellan nämnda orter — ett tydligt bevis derpå, att en hvar af instraderingsbanorna skulle vara i stånd att ensam omhänderhafva den delade trafiken. Genom detta delningssätt nödgas hvarje i öfverenskommelsen deltagande jernvägsförvaltning träffa sådana anordningar för sin jernvägsdrift, att den vid hvarje tid kan upptaga *hela* trafiken. Den erforderliga maskinkraften, stations-, tåg- och liniepersonalen måste alltid hållas i beredskap utan afseende derpå, att denna kraft och denna personal endast hälften eller tredjedelen af året har sysselsättning, som till fullo tager dem i anspråk. Ty en reduktion i trafikapparaten, så att den afpassas endast efter lokaltrafiken, kan vid de hastigt på hvarandra följande ombytena af arbetande bolag icke ske, emedan jernvägsförvaltningarna ju tydligen icke kunna för en kort tid afskeda och sedan åter anställa sin för en oafbruten trafik behöfliga personal. Så kommer det sig att, när *flere* jernvägar förbinda samma orter, endast *en* af dessa jernvägar på det hela fullständigt tillgodogöres, under det att de andra, ehuru fullständigt rustade för att besörja alla transporter mellan ifrågavarande orter, sakna full användning för sina maskiner och personal.

På grund deraf, att de enligt instraderingen transportberättigade jernvägarne ingalunda alltid eller ens oftast äro de lämpligaste d. v. s. de kortaste eller de, på hvilka transporterna kunna verkställas med minsta kostnad, medför in-

straderingen en ej oväsentlig fördyring af transportprestationernas pris. Det är utrönt, att det gods, som till följd af instradering i stället för kortaste vägen transporteras på omvägar till bestämmelseorten, uppgår till nära nog samma myckenhet som det gods, hvilket sändes genaste vägen. Då, detta oaktadt, till följd af konkurrenshänsyn, vid tariffgestaltningen afseende endast kan fästas vid den kortaste vägen, nödgas ej sällan den eller de längre jernvägarne, hvad angår transporterna mellan konkurrenspunkterna, frakta gods till så lågt pris, att det knappast betäcker omkostnaderna. Trafikanterne hafva häraf alls ingen fördel, ty den kortaste vägen med de å densamma bestämda fraktpris står dem alltid öppet att begagna och *under* detta gå naturligtvis icke de längre och dyrare jernvägarne annat än möjligen i sällsynta undantagsfall för en kortare tid. Fullständigt kunna omvägstransporterna icke undvikas, så länge två eller flere jernvägar i olika bolags händer söka draga till sig trafik mellan samma punkter. Först genom sammansmältning eller fusion är detta möjligt.

Af nu antydda förhållanden förökas i utomordentlig grad jernvägarnes driftkostnader och försvagas på det hela deras ekonomi samt undergräfves småningom deras förmåga att tillgodose växande kraf från trafikanternas sida, hvarjemte transportprestationernas pris måste bibehållas vid en för rörelsens utveckling menlig höjd. Ju lägre driftomkostnaderna äro, dess mera kunna transportprestationernas pris nedsättas under det å andra sidan detta pris, äfven under den bittraste strid mellan olika konkurrenter, *i längden* aldrig förblifver så lågt, att dessa omkostnader icke betäckas. De förluster, som framkallas af trafikens delning mellan flere jernvägar, hvilka hvar för sig äro utrustade för att ensamma kunna besörja densamma, drabba i sista hand alltid trafikanterna, hvilka få betala högre fraktpris. Deremot ställer samlandet på *en* hand af alla ett lands jernvägar i utsigt stora lättnader för trafikanterna genom den sänkning i driftkostnaderna, som på sådant sätt skulle åvägabringas.

De intressen, som det allmänna eger såväl med afseende på jernvägarnes anläggning som på deras byggnadssätt och trafikerande, äro af den vigt och betydelse, att staten oaflåtligen måste hafva sin uppmärksamhet fäst å och öfvervaka hvad till skydd för dessa intressen erfordras. I jernvägsväsendets början insågs vigten och värdet af dessa intressen endast i ringa mån och de hafva sedermera, ehuru bättre insedda, i allmänhet icke tillvaratagits på nöjaktigt sätt. Staten inskränkte sig i förstone — och mångenstädes har den ännu icke hunnit öfver detta stadium — till ett medelbart öfvervakande, i det att jernvägarnes anläggning, trafikerande och förvaltning öfverläts åt den enskilda företagsamheten och staten genom lagar eller de beviljade koncessionerna inskränkte de enskildas frihet att efter godtfinnande styra och ställa så mycket, som vid hvarje tid ansågs vara af nöden. Under loppet af jernvägarnes utveckling har dock deras nästan omätliga betydelse för affärslifvet och hela den moderna kulturen framstått allt tydligare, så att frågan om lämpligt anordnande af statens uppsigt öfver och ställning till jernvägarne i alla kulturländer blifvit ett af lagstiftningens allra svåraste problem. Ännu har icke allestädes den mening banat sig väg, att i längden en sådan uppsigt och ett sådant öfvervakande, som man från början åsyftat, icke *kan* anordnas, och att den rätt till kontroll, hur stor befogenhet derutinnan än inrymmes åt staten genom lagar och koncessionsvilkor, icke kan anses erbjuda ett tillfredsställande medel att lösa frågan. Att i sjelfva verket icke annat medel än öfverlemnandet till förvaltning af staten sjelf af alla ett lands jernvägar erbjuder sig, om staten skall kunna rätt fullgöra sitt maktpåliggande värf i fråga om jernvägarne, visar sig dock vid närmare undersökning af beskaffenheten och omfattningen af de intressen, staten eger i jernvägarne och deras utveckling och riktiga förvaltning.

De statens eller det allmännas intressen, så vidt de af lagstiftningen framgå, hvilka särskildt torde böra framhållas, äro följande:

1. Jernvägarne äro i viss mån att anse såsom allmänna vägar, å hvilka enskilda ega besörja transporterande af per-

soner och gods. I denna rättighets egen natur ligger i sjelfva verket ett monopol. Det försök, som man såväl i Preussen som i andra länder — och bland dessa särskildt i England — gjort att låta olika transportbolag eller enskilda personer täfla om trafiken å en och samma jernväg, har visat sig vara i praktiken fullkomligt outförbart. Trafikens säkerhet och ordningens upprätthållande förbjuder oeftergifligt sådan slags täflan utom möjligen på mycket korta sträckor och äfven i detta fall, såvida fråga är om annat än att på ett eller annat ställe framföra tåg öfver någon viss punkt å någon viss bana, blott under förutsättning af frivilligt medgifvande. Såväl staten som enskilda äro med afseende på alla slags transporter underkastade det monopol, en koncession å jernväg och dess trafikerande faktiskt medför för innehafvaren.

På grund af den ofantligt ingripande betydelse för handel och vandel, jernvägstransporterna erhållit, kan staten endast under den förutsättning lemna enskilda en så betydelsefull och omfattande rätt, som koncession å en jernvägsanläggning medför, att rättens utöfning omgärdas med sådana förbehåll, att den icke skadar och lägger hinder i vägen för det allmänna bästa. Ur denna allmänna synpunkt låta de uppgifter härleda sig, hvilka tillkomma staten med afseende på enskilda jernvägar, deras anläggning, byggnadssätt och drift.

2. Anläggning af jernvägar erfordrar så betydliga kapitaltillskott eller delar af nationalförmögenheten, att redan detta förhållande gör det till en oafvislig pligt för staten att tillse, att dessa kapital erhålla en ändamålsenlig och planmessig användning. De befintliga jernvägarnes anläggningskapital* stiger till kolossala summor. Följderna af brist på system och planmessighet i jernvägsbyggande äro oberäkneliga, emedan hvarje lands kapitalstyrka är inskränkt inom vissa gränser och ett i ett gagnlöst företag nedlagdt kapital för alltid är undanryckt sitt ändamål, nämligen att tjena den ekonomiska utvecklingen och allmänna rörelsen.

* Enligt en beräkning, som meddelats i en tysk statshandling skulle vid slutet af 1876 alla jordens då färdigbyggda jernvägar hafva kräft i anläggningskostnad nära 75 milliarder riksmark.

Den föreställningen, att hvarje jernväg, äfven när den icke anlagts i den riktning och på det sätt, samfärdselns naturliga gång kräfver, dock alltid är att anse såsom landsnyttig, har visat sig vara en ödesdiger villfarelse, som låtit hundratals mödosamt förvärfvade millioner spårlöst förloras och spridt förödelse i vida kretsar samt förlamat en sund ekonomisk utveckling i många riktningar derigenom, att behöfliga kapital såmedelst undanryckts verkligt nyttiga företag, som måste antingen helt och hållet umbäras eller öfver höfvan länge uppskjutas. Användandet af så kolossala summor, som för jernvägsbyggande i allmänhet tagas i anspråk, kan derför, huru fritt spelrum, man eljest må vilja lemna den enskilda företagsamheten, icke ostraffadt utan inskränkning öfverlemnas åt den enskilda spekulationen. Fasthellre är det statens uppgift att ifråga om meddelande af koncessioner å jernvägsanläggningar följa en försiktig, väl öfverlagd politik, på det att så vidt möjligt landets kapital endast må nedläggas der, hvarest det förmår verka fruktbärande och så, att det allmännyttigaste och bästa resultat uppnås med minsta möjliga kapitalförbrukning.

3. Utförandet af jernvägsanläggningar är icke möjligt utan erhållen tillåtelse ej blott att taga i besittning erforderlig mark utan äfven att i strid med vissa enskilda såväl som allmänna intressen företaga en mängd åtgärder. Egendomar genomskäras på ett för deras egare störande sätt, enskilda och allmänna vägar korsas och måste ej sällan omläggas, brobyggnader och deras landfästen försvåra eller omintetgöra flodtrafik å många ställen — korteligen i en mängd afseenden komma bestående förhållanden och rättigheter att påverkas af jernvägsanläggningar, åtminstone i större skala. Det ligger derför makt uppå, att staten endast meddelar koncession å sådana jernvägar, hvilka, genom den öfvervägande nytta de göra landet, kunna anses med fog böra erhålla nödiga privilegier. Men för att så mycket som möjligt minska det intrång i andras rättigheter, som hvarje större jernvägsanläggning medför, tillkommer det staten att öfvervaka, huru jernvägen utföres och att utförandet sker i föreskrifven ordning och enligt bestämd plan. För detta ända-

mål fastställes den tid, inom hvilken jernvägen skall vara färdig, pröfvas byggnadsplanen och kostnadsberäkningarna samt tillses att erforderlig rörlig materiel anskaffas; och då uppfyllandet af koncessionsvilkoren ytterst beror på att byggnadskapital af tillräcklig storlek finnes, tillhör det staten äfven att fastställa dess belopp och sättet för dess anskaffande genom aktieteckning och upplåning.

4. I ej mindre grad än sjelfva byggnadsarbetenas utförande kräfver jernvägstrafikens handhafvande i rent tekniskt afseende statens oaflåtliga uppmärksamhet och tillsyn. Ty, ehuruväl genom den fullkomning trafikanordningarna nu mera vunnit i förhållande till hvad fallet var i jernvägsväsendets barndom, de faror för lif och egendom, som förr voro för handen vid all jernvägsdrift, i vissa afseenden väsentligen minskats, så har dock trafikerandet af de kors och tvärs, öfver och under hvarandra löpande jernvägarne i våra dagars invecklade, mer och mer förtätade jernvägsnät medfört en mängd nya förhållanden, hvilka gjort att i andra afseenden farorna af jernvägsdriften ej obetydligt stegrats. Ju större omfattning trafiken erhåller, ju talrikare tågen varda, ju kortare tid förflyter från ett bantågs afsändande tills ett annat följer, ju större och talrikare den personal varder, som skall taga befattning med tågens afsändande och förande, ju mera komplicerade anordningarna vid bangårdarna varda, desto mer växa de antydda farorna. Det är derför förklarligt, att antalet olycksfall vid jernvägarne befinner sig i tillväxt, och att detta antal är störst i länder sådana som England och Belgien, der jernvägstrafiken nått en relativt större intensitet. Det måste tillhöra staten att vaka deröfver, att alla de åtgärder samvetsgrant vidtagas, som äro egnade att minska de faror, jernvägstrafikens utveckling oundvikligen för med sig. Också finner man i olika länder lagstiftningen härutinnan stadd i en fortgående utveckling.

5. Jernvägarnes uppgift såsom allmänt samfärdsmedel är att betjena handel och rörelse samt att underlätta landets försvar. Deras betydelse och uppgift i detta senare hänseende är känd. För staten måste det vara en angelägen sak, att jernvägsnätet i landet varder så ordnadt, att det egnar

sig för truppernas sammandragning så fort som möjligt, der de behöfvas, och till framskaffande af förnödenheter. Detta ligger så för öppen dag, att derpå ej många ord behöfva spillas.

6. En högst betydande del af allt hvad i landet produceras är för produktionens behöriga gång beroende af jernvägstransporter. Spårförbindelserna mellan jernvägsnät i olika landsdelar och olika länder hafva mer och mer ökat de transporter, som af jernvägarne förmedlas, så att omedelbar jernvägsförbindelse mellan Europas alla delar med få undantag nu finnes. Den härigenom uppkomna möjligheten af alltjemt ökadt utbyte af olika länders eller landsdelars produkter, regleradt genom internationella aftal och understödt genom lämplig anordning af vattenvägarne och af jernvägarnes smärre sidolinier har lossat de band, hvilka fordom, då lämpliga transportmedel saknades, tillbakahöll produktionen. Genom jernvägarne har småningom en väldig utveckling af verldshandeln och det internationella utbytet främjats, i det att tillförseln af råvaran lättats och större marknader för afsättning af dess bearbetade produkter öppnats. En mångfald af nya näringar hafva uppstått på samma gång som de vilkor, under hvilka produktionen bedrifvits, undergått fullständig omgestaltning. Många gamla näringskällor hafva tillstoppats, men många flere i stället skapats under den konkurrens, som genom jernvägarne möjliggjorts. Och denna omgestaltning har i vissa afseenden varit lika oförutsedd som oemotståndlig, så att enskildas och hela klassers af befolkningen ekonomiska bestånd och vilkoren för dess uppehållande hotats. Ännu i dag kan denna med jernvägsväsendets utveckling sammanhängande omgestaltning icke öfverskådas och till följd häraf kan man ej heller ens gissningsvis beräkna den tid, då den fara för den ekonomiska utvecklingen, som genom ifrågavarande omgestaltning hotar särskildt alla de länder, hvilkas naturliga hjelpkällor äro få och föga utvecklade, skall upphöra. Men på samma sätt, som det tillkommer staten att vårda sig om, att ett lands naturliga hjelpkällor varda, så vidt sådant på lagstiftningen beror, upparbetade, så måste det ock tillkomma staten såsom en af dess vigtigaste uppgifter att tillse och vaka deröfver, att

jernvägarne i landet så anläggas och handhafvas, att de kunna lemna industri och näringar eller samfärdseln *allt* det gagn, de kunna. Och för att rätt utöfva denna pligt, är det nödvändigt, att staten eger makt att, derest den sjelf icke eger och trafikerar jernvägarne, i fall af behof tvinga de enskilda jernvägsbolagen att nöjaktigt sörja för jernvägarnes riktiga handhafvande.

7. En af de svåraste uppgifter, som med hänsyn härtill åligger staten, är ordnandet af jernvägarnes tariffer. Fraktprisens fastställande kan nämligen icke öfverlemnas åt de enskilda jernvägsbolagens godtycke, om man vill undvika, att jernvägarnes faktiska transportmonopol urartar till ett monopol att efter behag beskatta den allmänna rörelsen. Fasthellre måste staten sörja för att jernvägarnes begagnande står öppet för alla, som behöfva dem, mot en bestämd och måttlig afgift. Transportpriset bildar nämligen, så snart fråga är om varor, som framställas af råämnen, hemtade från mer eller mindre aflägsna orter eller som skola afsättas på större eller mindre afstånd från produktionsorten, en del af varans pris. Ju mer produktionen med afseende på anskaffandet af råvaran eller på afsättningen af de färdiga produkterna är hänvisad till aflägsna orter, desto mer verkar transportpriset på produktionskostnaden och på varupriset. I och med den lättnad i varuutbyte mellan aflägsna orter, som jernvägarnes utveckling åstadkommit, har för detta utbyte områden öppnats för så godt som alla närings- och industrigrenar af en omfattning, som vida öfvergår allt hvad man fordom kunde ana. På grund häraf bildar ock jernvägarnes pris för de transportprestationer, de fullgöra, för närvarande en väsentlig faktor i produktionskostnaden för de allra flesta närings- och industri-alster till följd hvaraf näringslifvet blifvit och varder i allt högre grad beroende af jernvägarnes tariffer.

Staten har derför ett stort intresse i att jernvägarnes tariffer hållas inom *rimliga, väl afpassade gränser* och lagstiftningen har ock sökt att främja detta mål.

Tariffgestaltningen rör sig inom en ytterst vid skala mellan å ena sidan de svårberäkneliga omkostnaderna för jernvägsdriften och å andra sidan det värde, transportpresta-

tionerna ega för dem, som om sådana anlita jernvägarne. Omkostnaderna för jernvägsdriften hafva, jemförda med de i början erforderliga, numera väsentligt nedgått, särskildt just till följd af den ökning i trafik, som småningom egt rum och öfverallt kan iakttagas. Häraf och af åtskilliga andra samverkande orsaker har ock härflutit en väsentlig nedsättning i fraktprisen, hvilken måste anses ofantlig och som omfattar alla vigtigare transportföremål. För staten, som har att vårda sig om allt, som kan lända till det inhemska näringslifvets förkofran, måste fraktprisens nedsättande isynnerhet med afseende på de stora massartiklar af ringa värde, som erfordras för industriens och näringarnas utveckling och tillväxt, vara af särskildt intresse. Men de medel staten eger att, hvad beträffar enskilda jernvägar, verka härför äro icke tillfyllestgörande. Ty antingen skall en af staten nödig ansedd fraktlindring framtvingas mot vederbörande jernvägsförvaltningars bestridande och innefattar då eller kan åtminstone innefatta ett våldsamt ingrepp ej allenast i de enskilda jernvägarnes förvaltning utan äfven i deras finansiela bestånd. Eller ock skall frågan om fraktlindringen fritt afgöras af jernvägarnes styrelser, men i detta fall varder hon afgjord icke ur synpunkten af samfärdselns och näringarnas välförstådda kraf utan med afseende på det för jernvägarne finansielt fördelaktiga. I ena och andra fallet förefinnas svårigheter, hvilka gjort det uppenbart, att såväl stadgandet i lagen angående enskilda jernvägsanläggningar af den 3 Nov. 1838 derom, att jernvägstarifferna skola nedsättas, när trafiken lemnar en nettovinst öfver 10 procent af anläggningskapitalet, som ock den tyska riksförfattningens föreskrift, att statens jernvägspolitik bör gå ut på att åstadkomma så billiga fraktpris å jernvägarne i riket som möjligt och särskildt med afseende på vissa stora massartiklar, som transporteras å stora afstånd, bemedla en öfvergång till en s. k. »einpfennigtariff», (= en pfennig per centnermil) sakna större praktisk betydelse.

För näringarnas och industriens utveckling och trefnad äro *stadga* och *likformighet* i tariffväsendet af icke mindre vigt än låga fraktpris. Den egenskap hos alla kommunikationsmedel · att så att säga upphäfva afstånden, hvarigenom

produktions- och konsumtionsorterna, om än till geografiskt läge vidt åtskilda, rycka hvarandra allt närmare, erhåller hvad beträffar jernvägarne ökad betydelse genom det förhållande, att trafikens omfattning, hvaraf i första hand transportprisen bero, bestämmes icke endast af myckenheten gods, som transporteras, utan äfven och i väsentlig mån af den väglängd, hvaröfver transporterna gå. Tilloppet af gods å jernvägarne finner sitt riktiga uttryck icke i det befordrade godsets tonntal utan i tonnkilometertalet. Och likasom jernvägarne hafva intresse i att genom låga tariffer främja transporten af massgods, hvilket företrädesvis gör det möjligt att fullt ut tillgodogöra vagnarnes bärkraft, likaså ligger det i deras intresse att med samma medel främja och lätta transporter på stora afstånd. Lemnades nu jernvägarne med afseende på tariffgestaltningen fullt fria händer, skulle en sådan frihet leda till den största godtycklighet i tariffväsendet. Härtill kommer, att den stora trafiken hufvudsakligen rör sig i vissa riktningar direkt mellan de stora produktions- och konsumtionsorterna. Men till förmedling af denna trafik har i och med jernvägsnätets tillväxt antalet sins emellan täflande jernvägslinier småningom ökats, så att ju större afstånden äro mellan trafikens begynnelse- och slutpunkter af desto flere jernvägar kan den ombesörjas. Men i samma mån som de in- och utländska jernvägsnäten utvidgas med nya länkar och till följd deraf antalet af konkurrensbanor tillväxer för betjenande af samma eller en relativt ringa ökad trafik, måste taxorna för att tjena de särskilda jernvägsförvaltningarnas intressen undergå ständiga förändringar. Så länge — och det plägar vara fallet under den första tiden efter en ny konkurrenslinies tillkomst — konkurrenshänsyn göra sig gällande och de sedvanliga öfverenskommelserna ännu icke åvägabragts, pläga tarifferna jemkas, hvaremot de, när konkurrens ej förefinnes, förblifva så höga som möjligt och åtminstone sjunka vida långsammare än fallet är under den period, då täflan mellan flere jernvägsförvaltningar eger rum. Den skiftande och ofta förändrade gestaltning af tarifferna, som häraf föranledes med afseende på olika trafikvägar, innebär på grund af den verkan, jernvägsfrakterna utöfva på produktionskost-

naden för de vigtigaste närings- och industrialstren, en ständig fara för så godt som alla näringsgrenar. Under skyddet af tariffer, som inrättas enligt konjunkturerna för tillfället, uppstå på åtskilliga orter nya anläggningar för produktion, medan åter andra sådana på andra ställen ekonomiskt undergräfvas. Ifrågavarande slags rubbningar framträda framför allt vid de långa transportvägarne, hvilkas sammansättning oftare ändras genom nya jernvägsanläggningar i in- eller utlandet eller genom fusioner mellan olika jernvägsförvaltningar, tariffändringar, öppnande af nya vattenvägar, höjning och sänkning i ångbåtsfrakterna, inflytande af illojal konkurrens, politiska vexlingar i olika länder, tulltaxeförändringar m. m., som utöfvar inflytande på transportförhållandena å jernvägarne och dels icke alls, dels endast med mycken svårighet kan på förhand och i tid beräknas. Om det också måste erkännas, att dessa slags rubbningar, för så vidt de bero på tilldragelser i utlandet, endast delvis påverka eget lands förhållanden, så bjuder dock skälig hänsyn till en likformig och konstant utveckling af samfärdseln inom detta senare, att genom lämpligt anordnade tariffer så mycket som möjligt motarbeta de menliga verkningarna af nämnda tilldragelser. Det tillkommer derför staten att underkasta undantagstarifferna kontroll och öfvervakande, endast tillåtande sådana, som synas egnade att stödja eller underlätta den inhemska produktionen och rörelsen.

Erfarenheten gifver vid handen, att handel och näringar bäst trifvas och främjas genom fasthet och säkerhet i fraktprisen utan täta vexlingar, ty endast derigenom beredes en tryggad grundval för spekulation och affärsberäkningar. Det antagande, att fraktlindringar äro nyttiga för såväl trafikanternas som jernvägarnes intressen, när helst de kunna vidtagas, håller icke alltid streck, ty i de flesta fall skall det visa sig, att sådana fraktlindringar, som medföra fördel för *en* jernvägs trafikanter, skada en annans, som ej erhålla samma lindring, om desse senare hafva samma afsättningsort för sina varor som de förra. Men i detta fall kunna verkningarna af en sådan fraktlindring icke till fullo öfverskådas, vare sig af vederbörande jernvägsförvaltningar sjelfva eller af statens

myndigheter, enär fullständig kännedom om produktionsvilkoren på olika orter och afsättningsorternas omfång svårligen kan erhållas. Ifrågavarande undantagstariffer, som gälla blott inom *en* jernvägs trafikområde, hafva derför oftast omedelbart, sedan de trädt i kraft, blifvit föremål för bittra klagomål från *de* jernvägstrafikanters sida, hvilka på andra vägar för samma slags varor måste uppsöka samma afsättningsorter, men oförmodadt sett sig utsatta för en ödeläggande konkurrens, möjliggjord endast genom en godtyckligt beviljad fraktlindring.

Jernvägarnes tariffgestaltning står genom det inflytande den utöfvar på samfärdseln till och från utlandet i nära samband med statens *tullpolitik*. Den industriella kris, som hemsökt så godt som hela den civiliserade verlden och till någon del beror på en förutgående oklok och vådlig öfverproduktion i nästan alla industrigrenar, har framtvungit sträfvanden att inskränka produktionen till ett mått, som mera motsvarar det verkliga behofvet; detta till öfverhängande fara för de mindre, kapitalfattiga företagen. Under en täflan mellan in- och utländska tillverkare, hvarunder varor utbjudas till pris, som till och med understiga produktionskostnaden, måste småningom den svagare parten undertryckas. Botemedlet — det enda verksamma — må nu visserligen vara att söka allenast i produktionens minskning, men det kan dock ej vara annat än en staten tillkommande uppgift att tillse att, så vidt möjligt, denna minskning icke uteslutande må drabba det egna landet. Om derför staten måste träda emellan och lemna den nödstälda industrien och näringarna erforderligt skydd gent emot det mäktigare och kapitalstarkare utlandet, så är det än mera statens skyldighet att vårda sig om att, hvad angår de inhemska samfärdsmedlen och deras taxor, icke sådana förhållanden inträda, som gifva utlandet öfvertag. Ett dylikt af stor betydelse ligger i en sådan gestaltning af ett lands jernvägstariffer, att derigenom transporter af utländska industrialster kunna ske till billigare pris än af inländska. Den utländska produktionens gynnande genom differentialtariffer är en följd af jernvägarnes egenskap att utjemna afstånden, hvartill kommer, att vid de längre transporterna med ökad väglängd äfven antalet konkurrensvägar växer

såväl till lands som sjös. Häraf följer, att det i allmänhet ligger i de enskilda jernvägarnes intresse att nedsätta sina tariffer för införsel af utländska produkter eller för deras transiterande. Här finnes alltså ett område, der staten har rätt och pligt att ingripa, på det att icke den inländska produktionen, till följd af särskildt för densamma betungande tariffer å landets egna jernvägar, må utsättas för en derigenom möjliggjord eller underlättad utländsk konkurrens. Statens pligt härutinnan framträder tydligast å sådan tid, då till de betryckta näringarnas hjelp staten finner nödigt att i deras och eget intresse belägga importen af vissa närings- och industrialster med skyddstullar. Om nämligen ett genom dylika tullar åstadkommet skydd för den inhemska produktionen erkännes vara under vissa förhållanden berättigadt, måste det ock erkännas såsom riktigt, att staten bereder skydd äfven derigenom, att den förhindrar den utländska konkurrensens särskilda gynnande medelst derför afsedda differentialtariffer, hvilket i sjelfva verket ej innebär annat eller mera än, att det gifna tullsystemet upprätthålles. Nämnda tariffer kunna, till fördel för de särskilda jernvägsförvaltningarna, inrättas så, att de helt och hållet eller delvis upphäfva den verkan, som med skyddstullarna afsetts. Härigenom varder det klart, att ett tullskyddssystem förutsätter för att kunna genomföras, att staten kan reglera jernvägarnes tariffväsen i vissa afseenden. Huruvida åter en sådan reglering kan ske, då jernvägarne befinna sig i enskildas händer, är en annan fråga.

Ett förbehåll, som är oeftergifligt vid alla koncessioner å enskilda jernvägsanläggningar, är att vederbörande bolag medgifver jernvägens begagnande af alla *under lika vilkor*. Hvarken med afseende på fraktprisen eller på de öfriga vilkoren för transportprestationerna får någon åtskilnad göras mellan trafikanterna och den ene gynnas genom medgifna lättnader, men den andre under i öfrigt lika förhållanden underkastas strängare behandling. Principen hindrar naturligtvis icke sådana lättnader, som beviljas enligt bestämda regler på grund af transportmängd, större väglängd o. s. v., blott att dessa slags lättnader stå alla till buds. Strängt

iakttagande af gällande trafikstadgandens offentliggörande är derför nödvändigt, men föreskrifterna härom åsidosättas ofta af de enskilda jernvägsbolagen. Beviljandet åt vissa trafikanter af hemliga förmåner i de mest vexlande former, det s. k. refaktieväsendet, är det förderfligaste missbruk inom jernvägsväsendet, i det att derigenom statens kontroll omöjliggöres och en illegitim konkurrens mellan olika producenter och trafikanter alstras och underhålles, framkallande korruption i vida kretsar samt ledande till jernvägsföretagens begagnande i syften vidt skilda från deras egentliga — att uteslutande främja samfärdseln. På grund af denna deras uppgift kan statens ingripande och kontrollerande myndighet med afseende på ett lands jernvägar förklaras och på denna grund är den inskränkning i enskildas fria förfogande öfver jernvägarne, som från statens sida göres, berättigad. Frågan är emellertid den, om staten *kan* såsom den borde öfvervaka och främja sina intressen med afseende på jernvägar, hvilka äro under enskild eganderätt och derför måste förvaltas med hänsyn härtill.

På grund af hvad ofvan anförts, synes något tvifvel ej böra förefinnas derom, att en klok jernvägspolitik måste hafva till uppgift att utfinna, huru å ena sidan den enhetliga ledning af alla ett lands jernvägar, som jernvägarnes tillväxt kräfver, lämpligen skall åstadkommas och å andra sidan det allmännas väl och bästa främjas under utvecklingens gång med afseende på jernvägarnes byggande, trafikerande och förvaltning. Men, om detta erkännes, uppstår frågan under hvilken af hittills kända utvecklingsformer i jernvägsväsendet detta mål bäst kan uppnås. Dessa utvecklingsformer äro följande:

1. Privatbanor under enskildas förvaltning;
2. Statsbanor under enskildas förvaltning;
3. Privatbanor under statens förvaltning;
4. Statsbanor under statens förvaltning.

I de två första fallen kan staten endast medelbart genom koncessionsbestämmelser och lagstiftning utöfva sin rätt till

uppsigt öfver jernvägarne, i senare fallet dock i högre grad derigenom att den äfven har en egares befogenheter. I de två sista fallen åter vårdar staten omedelbart och tillgodoser sina intressen.

1. *Det rena privatbanesystemet* erbjuder de största svårigheter för utöfning af den kontroll och uppsigt, som tillkommer staten.

Planmessigt byggande af jernvägar och ändamålsenlig anordning af förvaltningen och trafiken på det hela förutsätta med nödvändighet, att jernvägarne tillhöra eller beherskas af en enda egare, hvarigenom de stridigheter, som alltid visat sig blifva en följd af eganderättens splittring, kunna undvikas. Men, ehuru de olägenheter, denna splittring medför, särskildt med afseende på dermed förenade större kostnader, i fullständigaste mån skulle undanrödjas, om alla de olika privatbanorna förenades under ett enda enskildt bolag, vore dock i många afseenden bibehållandet af splittringen bättre än en sådan lösning af frågan. Man finner dock huru, i alla länder, der privatbanor finnas i afsevärdt antal och utsträckning, den ur tekniska och ekonomiska grunder berättigade sammanslutningsprocess, som öfverallt kan iakttagas, är stadd i ständig utveckling samt huru den i sin fortgång framkallat regeringarnas allvarsamma farhågor. Hand i hand med denna process växer det inflytande, några få — allt färre och färre — bolag utöfva på handel och näringar samt äfven på det offentliga lifvet. De begagna detta inflytande till hänsynslöst tillgodogörande af alla de befogenheter, som koncessionerna med eller utan afsigt tillstadt dem, och den kontroll, statens myndigheter i vissa afseenden ega utöfva, förstå de att undandraga sig. Mot de enskilda jernvägarnes växande makt har flerstädes staten sökt efter medel för att hålla den inom rimliga gränser och öfverallt, der af politiska eller andra skäl, sådant skett, har numera erkänts, att ett enda sådant medel finnes, bestående i jernvägarnes förvärfvande för statens egen räkning.

Så länge jernvägarne äro i enskildas händer och drifvas såsom andra affärsföretag, så länge erbjudes icke annat sätt för staten att utöfva inflytande på jernvägarne än begagnandet

af den uppsigtsrätt, som lagar eller koncessionsbestämmelser förbehållit det allmänna. Men den uppgift, som det på grund häraf tillhör lagstiftningen att söka förverkliga, har endast i ofullkomlig grad lösts i den bestående lagstiftningen. Det gälde här nämligen en gren af mensklig verksamhet, som kort efter sitt första framträdande fick en så kraftig och brådstörtad utveckling, att lagstiftningen icke kunde följa den i spåren. De lagar för enskildt jernvägsbyggande eller de normer för jernvägskoncessioner, som i jernvägsväsendets barndom tillkommo eller följdes, blefvo derför mycket snart föråldrade, men, då man till sist fick ögonen öppna för denna sanning, hade utvecklingen faktiskt fortgått derhän, att staten icke längre hade i sin hand att företaga sådana förändringar, som motsvarade den förändrade karakter, jernvägsväsendet erhållit. Jernvägsintressenternas makt hade i sjelfva verket växt ut till en makt i staten, hvars önskningar icke kunde lemnas utan vidare afseende, äfven när de sträckte sig in på områden, der det allmännas rätt och bästa berördes. Sålunda har den preussiska jernvägslagen af den 3 Nov. 1838 stannat långt efter sin tid. En del af dess bestämmelser har aldrig tillämpats, enär de förutsättningar och den uppfattning, som ligga till grund för ifrågavarande bestämmelser, icke haft erforderligt faktiskt underlag i inträffade förhållanden. En annan del har genom nya bestämmelser upphäfts och hvad som återstår har visat sig i så hög grad otillfredsställande, att till och med de torftiga stadgandena i riksförfattningen om enskilda jernvägars användande för landets försvar o. s. v., måste anses fylla väsentliga luckor i 1838 års lag. Om man jemför å ena sidan de intressen, hvilka staten har att med afseende på jernvägsväsendet skydda eller främja och å andra sidan de lagliga medel, som härför stå staten till buds, så varder det uppenbart att dessa senare äro alldeles otillräckliga. Är staten vare sig i den allmänna rörelsens och säkerhetens eller landtförsvarets intresse berättigad att tvinga enskilda jernvägsbolag att verkställa nödiga befunna ändringar i deras anläggningar såsom ombyggnad af stationer, utläggande af dubbelspår, inrättande af nya last- och mötesplatser o. s. v.?

I några fall har från statens sida försök gjorts att med stöd af gällande lag häfda en sådan rätt, men mot jernvägsbolagens härutinnan eniga bestridande, har sådant endast i några få undantagsfall lyckats. Först under senare tider har emellertid på ett kännbarare sätt behofvet af vidgade befogenheter för staten trädt i dagen. Men, när frågan på allvar derom framstälts, hafva de enskilda jernvägarnes egare deremot stält ett så lifligt motstånd och rest oöfvervinneliga svårigheter, så att de nödvändiga reformerna strandat. Det kan ock antagas att, äfven om på underhandlingarnas väg en öfverenskommelse kunde åvägabringas, densamma skulle ur statens synpunkt blifva föga tillfredsställande och i hvarje fall köpas mycket dyrt. Sannolikt vore ock på grund af redan vunnen erfarenhet, att en lagstiftning, som i dag nöjaktigt tillgodosåge det allmännas kraf, redan i morgon skulle visa sig föråldrad. Lagstiftningen skulle icke kunna hålla jemna steg med utvecklingen inom jernvägsväsendet, der nya förhållanden med jernvägsförbindelsernas och det mellanfolkliga varuutbytets allt jemt fortgående tillväxt kräfva oaflåtlig uppmärksamhet och ändrade anordningar. Och i den mån bestående lagar i förhållande till uppkommande nya spörsmål, som fordra lösning, visa sig otillräckliga för att tillförsäkra staten i det helas intresse erforderligt inflytande, måste medlet att förverkliga detta inflytande i fråga om nya jernvägsföretag sökas i särskilda nya koncessionsvilkor. Häraf förklaras de mer och mer invecklade koncessioner, som småningom tillkomma. Men då äldre jernvägsbolags rättigheter och skyldigheter bestämmas af den hvart och ett af dem beviljade koncessionen, hvilken icke godtyckligt utan dessa bolags medgifvande kan ändras, särskildt om fråga är att pålägga dem nya skyldigheter i det allmännas intresse, så kunna i regel endast i ringa mån de äldre och vigtigaste jernvägarne underkastas nya eller från de en gång bestämda afvikande föreskrifter. Vanligen kan det endast ske i sammanhang med jernvägsbolagens då och då förekommande ansökningar om nya koncessioner, enär vid pröfning af dessa underhandling kan ske om ändring i de äldre. Men till följd af den på detta sätt åstadkomna delvisa, olikformiga

och osäkra regleringen af enskilda jernvägsföretags ställning och skyldigheter gent emot det allmänna, varder uppsigtsmyndigheternas uppgift ytterligt försvårad.

Men äfven om det vore möjligt att genomföra en lag, som bragte ordning och reda i det nu förvirrade tillståndet, skulle dock en sådan lags tillämpning aldrig leda till ändamålets fullständiga uppnående. Jernvägarnes egenskap af offentliga vägar, genom hvilka det mellanfolkliga utbytet samt den inländska rörelsen väsentligen eger rum och deras ändamål att verka såsom andra allmännyttiga anstalter — på grund hvaraf allenast expropriationsrätten till erforderlig mark kan förklaras — fordrar, att de enskilda intressena underordnas de allmänna. Utöfvandet af den staten förbehållna uppsigtsrätten — den må nu vara tillmätt inom de snäfvaste eller vidaste gränser — kommer derför och då den ej kan verksamt handhafvas utan att medföra betydliga kostnader för nya anläggningar, trafikanordningar o. s. v. alltid att åstadkomma kollision mellan det allmänna och motsträfviga, på enskild fördel riktade privatbanor. Af detta förhållande vållas naturligtvis ständigt svårigheter och hinder för uppsigtsmyndigheterna.

Vid medgifvandet af koncessioner å enskilda jernvägsföretag tillkommer det staten att sörja derför, att nationalkapitalet endast nedlägges i sådana, af hvilka kan väntas väsentligare nytta för samfärdseln eller landets försvarsväsen. Endast i detta fall kan det ingrepp i enskildas eganderätt och andra förhållanden, som förutsättes för hvarje jernvägsanläggning försvaras. Vidmakthållandet af fullbordade enskilda jernvägars sjelfständighet och konkurrensförmåga i förhållande till andra samfärdsmedel (kanaler etc.) fordrar dock oftast, att de färdiga linierna kompletteras med nya, hvilka, derest ej jernvägarnes förvaltning vore splittrad på många händer, icke skulle ifrågakomma. Här uppstår då frågan, huruvida koncessioner å dylika nya anläggningar äro från statens synpunkt berättigade. Besvaras hon jakande, får landet ock underkasta sig de olägenheter, som härflyta af att kapital utan motsvarande nytta fastläses i jernvägar. Utfaller åter svaret nekande, måste de bestå-

ende jernvägsföretagen, hvilkas ensidiga intresse kräfver nybyggnaderna, hämmas i sin utveckling.

Med afseende på enskildas jernvägsbyggande bör staten i första hand fastställa anläggningskapitalets storlek och kontrollera sättet för dess åvägabringande, på det att å ena sidan företaget icke belastas med ett för dess räntabilitet äfventyrligt högt anläggningskapital och å andra sidan medel till företagets ändamålsenliga och planmessiga utförande icke saknas. Erfarenheten från 1870-talets vilda spekulationsperiod har nogsamt visat, huru svår denna uppgift är att lösa. Genom de mångahanda sätt, som under denna tid uppfunnos och användes för att kringgå lagens eller koncessionernas föreskrifter uppstod, under ett omåttligt slöseri med kapital, en mängd kreditlösa jernvägsföretag, genom hvilkas grundande välståndet i landet tillfogades svårbotligt afbräck.

Äfven fullgörandet af den nödiga uppsigt öfver sjelfva utförandet af enskilda jernvägar. som staten bör utöfva, möter väsentliga svårigheter. Ty äfven om det i och för sig är för staten möjligt att hindra ett planvidrigt utförande af koncessionerad jernvägsanläggning och att framtvinga dess fullbordande och utrustning på behörigt sätt, kan i många fall, enligt hvad erfarenheten visat, utöfvandet af härutinnan nödigt tvång icke ega rum utan finansiel ruin för det bolag, som underkastas slikt tvång. Härigenom kan åter vållas både enskilda och det allmänna sådana förluster, att staten hellre än att påtaga sig det moraliska ansvaret härför, afstår från utöfvandet af sin uppsigts- och kontrollrätt i all dess stränghet. Intet enda af de under 70-talets svindelperiod koncessionerade sjelfständiga jernvägsföretagen har varit i stånd att med det beräknade och insamlade byggnadskapitalet fulländа sina jernvägsanläggningar enligt den uppgjorda och godkända planen. Andra företag åter, hvilka ej uppstått under denna osunda period, hafva väl lyckats att med tillgängliga och med större eller mindre svårigheter anskaffade medel sätta sina linier i nödtorftigt trafikabelt skick, men på samma gång sett sina tillgångar så reducerade, att alla arbeten, som ej afsett ögonblickets oundgängliga kraf måst till en obestämd framtid uppskjutas, då möjligen uppkommen vinst medgåfve

nödiga kompletteringsarbetens utförande. Skulle i dessa fall staten hårdt hafva stått på sin rätt att förbjuda sådana jernvägars öppnande för trafik, intill dess att *alla* enligt koncessionerna eller lag bestämda arbeten fullbordats, skulle verkan häraf endast blifvit, att företagen gått öfver ända och att större eller mindre landsträckor, hvilka icke hade annan jernväg att tillgå, måst längre än oundgängligen nödigt umbära ett samfärdsmedel af oerhörd vigt. Slikt tillvägagående från statens sida skulle ej kunna undgå att framkalla bittra klagomål och möjligen, såsom stundom hotat, gifva anledning till politiska förvecklingar mellan regeringen och representationen, i hvilken senare de enskilda jernvägarnes intressen pläga hafva mäktiga och talrika förespråkare.

Uppsigtsmyndigheternas föreskrifter beträffande underhållande af färdiga jernvägar samt af materielen och dess ökning eller förbättring i lag- eller koncessionsmessig ordning pläga ock — särskildt i fråga om sådana jernvägar, som icke vilja »bära sig» — mötas af ett segt motstånd och icke alls eller endast med stora svårigheter kunna genomföras. Äfven här kunna de enskilda jernvägarnes ekonomi hotas med afbräck af betänkligaste art, i fall myndigheterna skulle framtvinga nödiga befunna förändringar såsom t. ex. ombyggnad af bangårdar, anläggning af dubbel- eller sidospår, nya vägöfvergångar o. s. v. utan hänsyn till annat än de af jernvägsbolagen åtagna förpligtelsers bokstafliga innehåll. Anbefallandet af dessa och dylika åtgärder måste — anledningen till dem må nu vara trafikens välförstådda behof eller omtanken om dess säkerhet och trygghet — i många fall blifva något för uppsigtsmyndigheterna motbjudande och pinsamt, helst de vid fullgörandet af sin pligt lätteligen utsättas för kränkande beskyllningar för godtycke o. s. v. Mångfalden och omfattningen af det allmännas intressen med afseende på jernvägarnes drift kräfva oundgängligen från statens sida vissa inskränkningar i enskildas fria förfogande öfver jernvägarne. Exempel härpå lemna tvunget införande af vissa tåg, som lemna ringa eller ingen vinst, men hvilka kunna erfordras af något offentligt intresse, tvång att inrätta direkt expedition af resande och gods, reglering af trafiktaxorna,

föranledd af rörelsens behof, nödigt skydd för den inländska produktionen eller af hänsyn till statens antagna tullpolitik, hvilket allt ofta medför svåra förluster för de enskilda jernvägsegarne, men betingas af det helas väl och trefnad.

I nu anmärkta omständigheter förefinnes en aldrig sinande källa till tvister och missförstånd mellan de enskilda jernvägsförvaltningarna och vederbörande myndigheter, ofta föranledande de förra att söka utvägar att kringgå de mera betungande föreskrifter, som de senare nödgas meddela. Ett sådant tillstånd varder naturligtvis under en fortgående tillspetsning af de förhållanden, som i det moderna närings- och samhällslifvet bero af och påverkas af sättet, huru jernvägarne ledas och förvaltas, i längden ohållbart.

Den svåraste af alla de uppgifter, statens myndigheter för uppsigt å de enskilda jernvägarne hafva sig förelagd, är upprätthållandet, hvad dessa jernvägar angår, af principen af alla trafikanters lika behandling. I jernvägsbolagens intresse ligger att erbjuda de stora trafikanterne fördelar framför de smärre och att genom oftast hemliga underbud fråntaga och locka till sig trafik från konkurrenslinier, der sådana finnas. Och möjligheterna att bevilja hemliga trafiklättnader åt vissa personer eller bolag eller med afseende på viss slags trafik äro så mångfaldiga, att statens myndigheter endast undantagsvis äro i stånd att komma dem på spåren. Återbetalning af viss del af tariffmessigt uppburen frakt kan t. ex. ske genom tredje man, genom hemlig förmedling af agenter, hvilka pläga anställas i vigtigare trafikcentra för att åt en viss jernväg uppsamla fraktgods, eller genem samförstånd med främmande jernvägsförvaltningar. Ett annat ofta förekommande sätt är en afsigtligt gynsam behandling af verkliga eller fingerade reklamationer, hvilket allt undandrager sig offentlig kontroll. De mångfaldiga transportlättnader, som af rent affärsmessiga skäl beviljas den trafikerande allmänheten, tillhandahållandet af upplagsplatser mot eller utan afgift, upptagande eller icke afväntpenningar, då bestälda vagnar uppehållas längre än aftaladt är, utdelande af fribiljetter till vissa större kunder o. s. v. medgifva en mängd tillfällen för lagstridigt gynnande af en och tillbakasättande

af en annan trafikant. Åt de stora trafikanterna, de bästa kunderna beviljas de antydda och andra förmåner med största beredvillighet, medan åter de små trafikanterna behandlas med gällande reglementens hela stränghet. Ju större utsigt till förtjenst finnes, desto mer blomstrar refaktieväsendet. Och om detta är fallet, när jernvägarne egas af bolagsmän, som sjelfva icke för egna transporter begagna dem, huru mycket mer skall ej systemet komma till användning, om och när innehafvare af ett större industrielt etablissement i enskild jernvägs närhet eller af en betydligare handels- eller bankirfirma, hvilka begagna sig af jernvägen för sina transporter eller hafva ett börsintresse att trygga kursen å jernvägens aktier och obligationer, lyckas att göra sig till herrar öfver så stor del af jernvägens aktier, att de kunna beherska dess förvaltning. Aktiebolagsformen är egnad att sätta hvilket intresse som helst i tillfälle att skaffa sig öfverhand inom de enskilda jernvägarnes förvaltning och så kan det inträffa, att hela nät af jernvägar komma under kontroll af delegare i en hel rad af andra affärsföretag samt derefter ledas enligt grundsatser, hvilka stå i strid med jernvägarnes egna, men främja andra, främmande intressen. Gentemot en sådan förhållandenas gestaltning är staten maktlös och lagens eller koncessionernas bestämmelser om allas lika behandling, hvad jernvägarnes begagnande angår, varda betydelselösa fraser.

Vore det ock tänkbart att finna en form och en organisation af statens uppsigtsmyndigheter öfver de enskilda jernvägarne, så att icke endast på papperet, utan äfven i verkligheten det allmännas intressen kunde tillvaratagas gent emot de enskilda jernvägarnes förvaltningar, så är det dock otvifvelaktigt, att dermed i sjelfva verket det sjelfständiga utöfvandet af den enskilda eganderätten faktiskt skulle upphäfvas. Ty uppsigtsmyndigheternas anordningar inskränka väsentligt jernvägsförvaltningarnas frihet samt kunna i vissa fall utöfva det menligaste inflytande på jernvägarnes förmåga att gifva afkastning. Härtill måste ej sällan myndigheterna taga hänsyn, så att de, hellre än att framkalla en ekonomisk katastrof, afpruta på sina i och för sig berättigade fordringar. Faktiskt varder alltså myndigheternas förmåga att genomföra

nödiga befunna åtgärder med afseende på enskilda jernvägar beroende af dessa senares ekonomiska ställning. Men denna åter beror väsentligen af det sätt, hvarpå förvaltningen handhafves; och här finnes ett stort spelrum för det enskilda godtycket. Huru man än ser saken, kunna i sjelfva verket enskild eganderätt till jernvägar och statens uppsigtsrätt, om den skall vara effektiv, icke bestå vid sidan af hvarandra.

2. Statsbanors öfverlåtande åt enskilda till trafikerande plägar ske under formen af *förpaktning*. Denna form för jernvägars trafikerande erbjuder vissa fördelar framför rent privatbanesystem, men äfven här komma de enskildas d. v. s. förpaktarnes förvärfsintressen i strid med det allmännas. Förpaktning af statsbanor till enskilda har sedan länge användts i Holland och under senare tid har äfven i Italien, dock sannolikt mera såsom en öfvergång till fullständigt statsbanesystem, statens jernvägar bortförpaktats till enskilda. De ekonomiska resultat, som ernåtts i Holland, är icke tillfredsställande: staten har ej erhållit ränta å anläggningskapitalet och förpaktningsvilkoren hafva gång efter annan måst af regeringen till förpaktarnes förmån lindras, utan att dock härigenom synnerligen bättre ekonomiskt resultat ernåtts. Förpaktningen af de öfveritalienska statsbanorna, hvilkas trafikerande lemnats till det bolag, som ursprungligen egde dem, och af hvilket de för statens räkning förvärfvats, har egt rum hufvudsakligen, emedan staten ej genast ansågs kunna sjelf påtaga sig denna angelägenhet.

De olägenheter, som förpaktningssystemet medför, äro så väsentliga, att de uppväga fördelarne. Jernvägarnes trafikerande genom annan än deras egare har till följd en ständig kollision mellan egarens och förpaktarens intresse. Den förres, om det är staten, går ut på att jernvägarne må bibehållas i värde och förkofras samt förvaltas till största möjliga nytta och beqvämlighet för det hela, medan den senare hufvudsakligen riktar sin sträfvan på att afvinna sitt företag den största möjliga vinst och fördel för enskilda intressen. I förhållande till den fara, som nämnda kollision medför, att det ena eller andra intresset skall vinna öfvertaget, erbjuder förpaktningen på sin höjd under förutsättning, att hon är det

enda medlet att åstadkomma en ändamålsenlig och god teknisk förvaltning genom ett tillräckligt kapitalstarkt bolag, den fördel, att de offentliga intressena lättare kunna tillgodses än under rent privatbanesystem. Men nämnda förutsättning inträffar icke med afseende på förpaktning af statsbanor. Ty lika litet som för de enskilda jernvägarne kunna för statens umbäras tekniskt bildade organ; och den senare har utan tvifvel vida rikligare hjelpmedel än enskilda att förskaffa sig hvad härutinnan är behöfligt. Resultatet af jernvägarnes förvaltning af staten sjelf kan, om man afser transportprestationerna till mängd och beskaffenhet, i intet afseende antagas komma att stå tillbaka för den enskilde förpaktarens. Och om statens förvaltning genom liktidigt tillgodoseende af andra offentliga intressen, skulle komma att kräfva större kostnader än vid förpaktning åt enskilda, skulle sådant icke rätteligen kunna anses liktydigt med en nationalförlust. Man kan i sjelfva verket, så vida ej alldeles säregna förhållanden äro för handen, icke påvisa giltig grund för det antagande att, derest jernvägarne i landet tillhöra staten, deras förvaltning af staten sjelf och för dess räkning skall medföra mindre godt resultat än förvaltningen genom enskilda entreprenörer. Den fördel af förpaktningen, som skulle ligga deri, att staten, i stället för i viss mån osäkra och ojemnt inflytande inkomster af sin egen jernvägstrafik, erhöll en fast ränta, är endast skenbar. Så länge nämligen förpaktarens vinst öfverskjuter förpaktningsräntan eller afgälden till staten, har den senare uppenbarligen icke någon fördel af att den ej sjelf förvaltar sina jernvägar, som lemna denna vinst. Om åter trafikinkomsterna ej lemna någon vinst utöfver afgälden, eller ens medgifva full betalning deraf; hvad har då staten för säkerhet att utfå sin rätt? Ej annan än den, förpaktarens i företaget nedlagda kapital erbjuder. Men förpaktarens kredit saknar det stöd, som eganderätten till jernvägen medför, till följd hvaraf förpaktaren redan på grund häraf är utrustad med mindre hjelpmedel än egaren skulle vara. Ju längre tiden för förpaktningsaftalet varar, af desto ringare verkan är det tillägg i uppsigtsmyndighet, som rätten att revidera förpaktningsvilkoren är afsedd att medföra. Ju kortare dere-

mot förpaktningsperioden är, i desto skarpare kollision kommer förpaktarens intresse med statens, i det att det förra kräfver det största möjliga tillgodogörande af monopolet och det senare förpaktningsobjektets bibehållande i godt skick och förbättring. I ett rent privatbanesystem, der banorna egas och förvaltas af enskilda, mildras i någon mån intresset att erhålla stora dividender och att derför så mycket som möjligt drifva upp inkomsterna och undvika utgifter genom nödvändigheten att taga hänsyn till jernvägarnes och materielens behöriga underhåll. Men förpaktaren har icke detta band, hvadan en alldeles särskildt skärpt kontroll på honom måste utöfvas. Faran för missbruk är så mycket större, som, enligt hvad vanligen är fallet, förpaktaren är skyldig anskaffa erforderlig rörlig materiel och efter förpaktningsaftalets slut saknar användning för denna materiel, under det att densamma för egaren är oumbärlig, om han skall uppehålla jernvägsdriften. Men kontrollen öfver materielens ordentliga underhåll är förenad med så stora praktiska svårigheter, att äfven den mest sorgfälliga uppsigt endast erbjuder ringa garanti, att den kan något uträtta. Särskildt för statens myndigheter måste kontrollen varda förenad med obehag, i det att densamma bestämmes dels af nödvändigheten att taga vara på och främja de offentliga intressena i jernvägsväsendet och dels af förpaktarens ekonomiska intressen. Så snart derför statens myndigheter föranlätes ingripa i förvaltningen, skulle derför den frågan lätteligen uppstå, huruvida ingripandet vore en akt af statens uppsigtsrätt öfver kommunikationsväsendet i allmänhet eller grundadt på förpaktningsaftalet. I senare fallet kunde förpaktaren draga frågan under domstols pröfning liksom andra privaträttsliga tvister, hvaremot i det förra denna utväg icke kunde begagnas. Häraf skulle tydligen åtskillig förvirring uppstå, hvars utjemnande blefve förenadt med afsevärda svårigheter. Vidare skulle jernvägarnes förpaktning åt enskilda åstadkomma olägenheter, när staten föranlätes utbygga jernvägsnätet med nya, vid förpaktningens afslutande ej förutsedda linier och samma bolag, som förpaktat förutvarande tillslutningsbanor, icke ville åtaga sig att ombesörja trafikerandet af de nya. Då sjelfständigt

handhafvande af jernvägsdriften å dessa, vanligen smärre och spridda banor icke är möjligt, skulle staten hvarken sjelf kunna förvalta dem eller finna någon annan lämplig förpaktare, som utan alldeles särskilda uppoffringar från statens sida kunde åtaga sig trafikens ombesörjande. Endast i det fall, att ifrågavarande nya linier förutsetts vid tiden för förpaktningsaftalets afslutande, låter det sig göra, att i detta aftal intaga bestämmelse om skyldighet för förpaktaren att uppehålla jernvägsdriften å nya linier, men deremot icke i fråga om sådana, hvilka först senare finnas nödiga. På sätt erfarenheten från t. ex. Holland upprepade gånger bekräftat, kommer derför staten att vid bortförpaktandet af nya linier blifva beroende af förutvarande förpaktares godtycke samt tvingas att bevilja honom vilkor, lika fördelaktiga för denne som menliga för staten. Vid sådant förhållande måste jernvägsnätets kompletterande med sekundära banor synnerligen försvåras.

3. Systemet af privatbanornas förvaltning direkt genom staten erbjuder ett verksammare medel att främja de uppgifter, som tillkomma staten i ett utveckladt jernvägsväsen. Men detta system förutsätter, att staten jemväl förvaltar ett större eller mindre nät af egna jernvägar; och jernvägarnes historia visar ock, att det kommit till användning företrädesvis i sådana länder som Belgien och andra, der staten sjelf eger stora jernvägar. Oftast har privatbanors öfvertagande till förvaltning af staten föranledts deraf, att enskilda bolag råkat på sådant ekonomiskt obestånd, att en intervention från statens sida blifvit nödvändig, om ej antingen företagen skulle lemnas ofullbordade eller en redan började jernvägsdrift inställas eller på ett otillfredsställande sätt skötas. Har staten genom lemnadt understöd under en eller annan form deltagit i enskilda jernvägsföretag, utgör dessas förvaltning af staten i sjelfva verket det enda verksamma medlet för tillvaratagande af statens intressen. Framför allt har beviljandet af räntegaranti åt enskilda jernvägar, der den icke åtföljts af deras förvaltande af staten, visat sig ytterst betänklig, i det att denna garanti användts för helt andra ändamål och syften än de afsedda.

Onekligen är detta system förenadt med olägenheter, som ställa dess olämplighet i klar dag. Liksom alltid, när eganderätten och förvaltningen finnas på skilda händer, framträder här kollisionen mellan egarens, aktietecknarnes och förvaltarens olika intressen. Då dessa olika intressen i flere afseenden stå i bestämd strid mot hvarandra, måste äfven här utöfvandet af förvaltningen påverkas af hänsyn å ena sidan till statens och å andra sidan till egarens särskilda intressen. — Af än större vigt är den kollision, som med nödvändighet uppstår mellan de särskilda intressen, som böra tillgodoses med afseende dels på de af staten omhändertagna enskilda jernvägsföretagen och dels på förutvarande, staten sjelf tillhöriga jernvägar. I den mån nämligen, som det inländska jernvägsnätet växer, komma de olika banornas intressen i allt lifligare beröring med hvarandra, så att det måste blifva förenadt med afsevärda svårigheter att på en gång taga vara på och främja statens egna vidtomfattande intressen med de stundom stridiga, som till gagn för egaren, hvars banor staten förvaltar, rättvisligen äfven böra skyddas och tillgodoses.

Bland alla de vexlande former, under hvilka staten i olika länder öfvertagit förvaltningen af enskilda jernvägar torde den vara fördelaktigast, enligt hvilken egarens intresse i möjligaste mån hålles främmande för det ekonomiska resultatet af öfverenskommelsen om förvaltningens öfverlemnande åt staten. Bestämmandet af en viss årlig afgäld eller hyra, hvilken icke stegras eller sänkes vid inträffande vexlingar i nettobehållningen, synes derför i förevarande fall vara det lämpligaste sättet att ordna saken. Derigenom erhåller staten så godt som en egares befogenheter och i sjelfva verket innefattar ett sådant aftal en förberedelse till eganderättens fullständiga öfvergång i statens händer.

4. Hvad ofvan anförts torde gifva vid handen, att endast det rena statsbanesystemet erbjuder fullständig säkerhet för att staten kan uppfylla sin uppgift med afseende på jernvägsväsendets utveckling. De fördelar, som en fullständig enhet i jernvägarnes drift och förvaltning erbjuder i förhållande till eganderättens och förvaltningens splittring äro,

såsom äfven af det ofvan anförda framgår, så väsentliga, att frågan, jernvägsproblemet i stort sedt, utmynnar i denna enda: hvilket är att föredraga stats- eller privatmonopol? Om detta senare, trots de band på detsamma, som genom lagstiftning eller administrativa föreskrifter må läggas, icke allenast icke medgifver fullt tillgodoseende af de offentliga intressena utan äfven sätter hela den på jernvägarnes transportförmedling beroende samfärdseln under kontroll och inflytande af de intressen, som beherska det enskilda jernvägsföretaget, synes statsmonopolet vara den enda form, under hvilken å ena sidan en fullständig enhet i förvaltningen kan uppnås och å andra sidan garanti vinnas, att statens intressen i jernvägsväsendet varda nöjaktigt tillgodosedda.

Vid en af staten anordnad förvaltning af jernvägarne får det finansiela resultatet af denna förvaltning icke lemnas utan afseende, så att staten uteslutande tillgodoser nationalekonomiska intressen. Det lider nämligen intet tvifvel derom, att lika litet som de enskilda jernvägsföretagen, kunna statens jernvägar undgå att så högt taxera transportprestationerna, att medel erhållas till skälig ränta och amortering af anläggningskapitalet. Men gifvet är, att utsigterna för ett gynsamt ekonomiskt resultat äro vida större, om jernvägarne enhetligt förvaltas af staten än om de befinna sig i händerna på ett stort antal sjelfständiga egare. Visserligen kunna de besparingar, som måste varda en följd af alla inländska jernvägars förvaltning såsom en enhet, icke till siffran beräknas, men af det ofvan anförda torde dock tillräckliga skäl framgå för det antagandet, att nämnda besparingar stiga till betydligt belopp. Det vidsträckta område, inom hvilket den enhetliga förvaltningen har att verka, möjliggör ock vidtagandet af anordningar äfven på försök, hvilka inom de smärre jernvägsförvaltningarnas gebiet icke kunna företagas till följd af farhågor för en möjlig missräkning. De mindre tillfredsställande finansiela resultaten på vissa statsbanedelar utjemnas lätteligen genom förmånligare trafik å andra. Det ligger ock i aktiebolagens natur till följd af den lätthet, hvarmed aktierna vexla egare, att intresset koncentreras på erhållande för ögonblicket af den största möjliga ränta, hvaremot mindre

eller ingen hänsyn tages till befästandet för framtiden af en måttlig genomsnittsränta. Anordningar i förvaltningen, som kunna hafva mycket stor vigt för de allmänna intressen, som i jernvägsväsendet böra tillgodoses och hvilka afse att först i framtiden småningom blifva ersatta genom ökade inkomster, skola derför i allmänhet föga tilltala bolagsmännen i ett enskildt jernvägsföretag. I stället för ett irrationelt, på vinst spekulerande intresse träder, när jernvägsväsendet monopoliseras i statens hand, statens helt annorlunda beskaffade intresse, hvilket med stöd af en välgrundad statskredit tillåter utgifter och anordningar, som först i en framtid genom besparingar eller ökade inkomster skola gifva ersättning för de nedlagda kostnaderna, men medföra stora lättnader för samfärdseln och indirekt gagn i mer eller mindre vida kretsar. Naturligtvis får ej detta senare tillgodoses utan all inskränkning, ty i sådant fall kunde statens hushållning och kredit lida väsentligt afbräck, för hvilken våda staten icke får utsättas. Omkostnadernas betäckande genom inkomsterna utgör en oeftergiflig fordran, utan hvilken en ordnad statshushållning icke vore möjlig, men här är också gränsen och här framträder ock tydligast grundskilnaden mellan ett enskildt jernvägsföretag och jernvägar, som af staten förvaltas..

Äfven jernvägsväsendets utveckling med afseende så väl på tekniska som administrativa förhållanden påverkas väsentligt och främjas genom alla större jernvägsliniers sammanförande till en stor, af staten förvaltad, enhetligt ledd anstalt för samfärdseln. Erfarenheten från telegraf- och postförvaltningarna gifver ock vid handen, att den utveckling, som på dessa områden skett, i väsentlig mån måste tillskrifvas just det förhållande, att dessa verk organiserats och förvaltats enhetligt och af staten.

Bland alla de former, under hvilka jernvägsväsendet i de moderna kulturstaterna gestaltat sig, är det rena statsbanesystemet det enda, som gör det för staten möjligt att

genomföra de uppgifter, hvilka tillhöra dess jernvägspolitik. Blott under denna form är det möjligt öfvervaka att nationalkapitalet, hvaraf för jernvägars anläggning erfordras betydande delar, endast användes för klokt beräknade, verkligt behöfliga sådana; blott under denna form kan staten nöjaktigt tillgodose de offentliga intressena i jernvägsväsendet och blott under denna form kunna låga och rationelt inrättade, likformiga tariffer blifva gällande samt bot rådas på en oberäknelig godtycklighet i tariffväsendet och en god på det allmänna bästa riktad förvaltning anordnas. Det yttersta målet för jernvägsväsendets utveckling måste derför vara en öfvergång till rent statsbanesystem. *När* denna öfvergång i de särskilda staterna varder fullbordad, beror på särskilda förhållanden, i första hand derpå, om förutsättningarna för en koncentration af jernvägarne till statsegendom förefinnas. Icke öfverallt framträda olägenheterna af jernvägarnes fördelning på många sjelfständiga förvaltningar lika känbart. I vissa rika länder finnes större förmåga att fördraga olägenheterna af ett förherskande privatbanesystem och till följd deraf kännas de icke så tryckande som i andra, hvadan yrkandena på öfvergång till statsbanesystem der äro svagare. Eller ock äro dessa yrkanden kraftiga, men kunna icke göra sig gällande emot de särintressen, hvilka önska bibehållandet af systemet. Exempel härpå lemnar ofvanstående framställning, i hvad den angår Frankrike samt i viss mån Italien, Schweiz och England.

Men allt tyder derpå, att utvecklingens gång är sådan att frågan, huru jernvägarne i de särskilda länderna skola bringas under *en* förvaltning i statens hand, förr eller senare måste komma på dagordningen. Härtill kan icke undgå att väsentligen medverka det faktum, att i länder sådana som Preussen och andra tyska stater, Österrike—Ungern m. fl. problemets lösning blifvit påskyndad genom stora inköp af privatbanor för statens räkning eller på annat sätt. 1866 och 1870 årens stora krig gåfvo den närmaste yttre anledningen till den preussiska, dock redan dessförinnan grundlagda jernvägspolitiken, hvilken omisskänligen haft ett betydligt inflytande på andra staters.

Hvad ofvan anförts angående de skäl, som kommit i betraktande och föranledt först och i synnerhet den preussiska staten och efter dess föredöme så godt som alla öfriga tyska stater att öfvergå till en sådan jernvägspolitik, som har till syfte att bringa de särskilda ländernas jernvägar under staternas förvaltning, torde utvisa, att det antagande icke är berättigadt, att uteslutande militära hänsyn legat till grund för de tyska staternas stora inköp af enskilda jernvägar. Naturligt är att dylika hänsyn icke saknat inflytande å besluten, men det lärer dock vara uppenbart, att de icke ensamma eller ens i öfvervägande grad varit bestämmande. Hvad särskildt angår de här ofvan anförda motiven för statsinköp af enskilda jernvägar i Preussen, äro de hemtade ur en till preussiska landtdagen den 29 Oktober 1879 aflåten proposition »betreffend den Erwerb mehreren Privateisenbahnen für den Staat». Genom sina befullmäktigade ombud hade regeringen träffat aftal med direktionerna för fyra stora jernvägsbolag om öfverlåtande å staten af bolagens jernvägar och det var dessa aftal, som understäldes representationen till antagande eller förkastande.

Nu mera pläga ifrågavarande aftal alltid på detta sätt åvägabringas, d. v. s. genom förhandlingar mellan regeringsombud och jernvägsbolagens direktioner, hvarefter representationens samtycke inhemtas. Under ett tidigare skede af statens jernvägsförvärf deltogo i sådana förhandlingar äfven ombud från representationen.

Ett af de aftal, som år 1879 framlades för den preussiska landtdagen meddelas i slutet af detta arbete i öfversättning.

I en år 1880 utgifven »Denkschrift betreffend die bisherigen Erfolge der im Laufe des Jahres 1880 eingetretenen Erweiterung und Konsolidation des Statseisenbahnbesitzes» har officielt lemnats en utförlig redogörelse för de erfarenheter, man under den korta tiden af ungefär ett halft år hunnit göra i fråga om de uppgifna och väntade resultaten af de under nämnda år verkstälda stora inköpen för statens räkning af enskilda jernvägar. Framställningen afslutas med följande uttalande: »Om också icke öfverallt och fullständigt de finansiela och öfriga resultat trädt i dagen,

som man väntat af statsbanenätets utvidgning och konsolidering, så att betydelsen af den skedda förändringen fullständigt framträdt, så hafva dock de kända resultaten deraf lemnat bevis för att genomförandet af statsbanesystemet icke möter oöfverstigliga svårigheter och att de farhågor äro ogrundade eller åtminstone öfverdrifna, hvilka motståndarne till statsbanepolitiken anfört mot densamma.» Till detta slutomdöme synes fullt fog finnas. Ty om man ock frånser alla de öfriga väsentliga fördelar, som de stora privatbanornas öfverförande till staten medfört och som icke kunna utan stor vidlyftighet åskådliggöras, lära de finansiela resultat, som ernåtts redan omedelbart efter det under åren 1879 och 1880 6 stora enskilda jernvägsnät öfvergingo i statens hand, tillräckligt tydligt utvisa, att affären såsom sådan kan blifva för det allmänna förmånlig.

Nettobehållningen af trafiken å nämnda 6 banor var för år 1879 i de för landtdagen framlagda lagförslagen beräknad till 2,192,167 riksmark, men uppgick enligt bokslut till 5,991,491 riksmark och för år 1880 var stegringen än större. Erfarenheten från senare år har ej heller i någon mån jäfvat omdömet, att banorna i statens hand skulle komma att visa ett förmånligt ekonomiskt resultat.

Sverige. Hvad *Sverige* och svenska förhållanden angår får, vid bedömande af det förslag till inlösen af enskilda jernvägar för statens räkning, som bildar utgångspunkten för detta arbete, icke glömmas, att vårt jernvägsväsende är vida yngre än de flesta öfriga kulturländers. Redan häri ligger en förklaring, att många spörsmål, som i dessa länder redan fått sin lösning, här endast kunna svagt skymtas. Men det finnes intet skäl att antaga att icke, när tiden är inne och vårt unga jernvägsväsende så att säga »trampat ut barnskorna», äfven här skall uppstå en lika allvarsam strid mellan å ena sidan det allmännas representant, staten, och å andra sidan privatintressena i jernvägsväsendet. Insatsen i en sådan strid

är hög. Det gäller i sjelfva verket intet mer eller mindre än en af de allra vigtigaste faktorerna för det allmänna välståndet.

Hvilka medel har nu den svenska staten att i det allmännas intresse göra sin vilja och sina förvaltningsprinciper gällande i det svenska jernvägsväsendet? Hvad statens egna jernvägar angår, är naturligtvis staten i stånd att så ordna och leda förvaltningen, som lämpligast finnes; allenast med den inskränkning, som tillvaron, vid sidan af statens, af ett vidt utgrenadt nät af främmande jernvägar under egna förvaltningar i vissa afseenden medför. Men gent emot de enskilda jernvägarne?

I Sverige har aldrig funnits någon koncessionslag för enskilda jernvägar. Man har derför, vid en undersökning om statens befogenhet gent emot de enskilda jernvägarne hufvudsakligen att hålla sig till de utfärdade koncessionerna sådana de tillkommit hvar för sig å olika tider och på delvis godtyckligt bestämda grunder. Vidare innehålla de mellan staten och en del af de enskilda jernvägarne upprättade lånekontrakten åtskilliga bestämmelser, hvarigenom staten, med afseende på dessa jernvägar, på papperet åtminstone, erhållit särskilda prerogativ.

De äldsta jernvägskoncessionerna meddelades på 1850-talet; alltså vid en tid, då jernvägsväsendet i åtskilliga främmande länder, med hvilka vårt af gammalt haft vigtiga ekonomiska förbindelser, redan nått en ganska betydande utveckling. I England, Tyskland, Frankrike m. fl. kulturländer hade redan en stor mängd af de s. k. jernvägsproblemen framträdt och blifvit föremål för de ledande statsmännens, regeringarnas och representationernas synnerliga uppmärksamhet och der fans alltså en icke ringa erfarenhet i en del för jernvägsväsendet vigtiga frågor. Man kunde på grund häraf vänta, att vid meddelande af koncessioner å enskilda jernvägar i Sverige vederbörande skulle hafva påverkats af denna erfarenhet, åtminstone i någon mån, till undvikande af sådana svårigheter, som i utlandet visat sig härflyta af planlöshet i beviljande af jernvägskoncessioner; en planlöshet, som i jernvägsväsendets barndom, innan säkrare kännedom

vunnits om det nya kommunikationsmedlets egenskaper och verkan, var naturlig, men sedan denna kännedom, stundom dyrköpt nog, erhållits, mindre förklarlig.

Det är först på 1850-talet, som i Sverige jernvägsfrågor af större omfattning började sysselsätta regeringen och representationen; och den alltmer lifvade hågen för jernvägars anläggande i Sverige föranledde Kongl. Maj:t att vid 1853—54 årens riksdag förelägga Ständerna en proposition angående statens medverkan för åstadkommande af detta för vårt land nya kommunikationsmedel. Två hufvudfrågor syntes Kongl. Maj:t böra tagas i öfvervägande, nämligen i hvad mån och på hvad sätt *staten* borde främja anläggningar af större eller mindre jernvägar, och hvilka så beskaffade väganläggningar borde i främsta rummet till verkställighet befordras. Kongl. Maj:t erinrade, huruledes sådant främjande utomlands skett på hufvudsakligen tre jemväl angifna sätt, men att, hvad Sverige beträffade, Kongl. Maj:t ansett mest förenligt med det allmännas sanna fördel, att hufvudbanorna, i stället att till anläggande öfverlåtas åt bolag, utfördes genom statens försorg och på dess bekostnad medelst antingen direkta statsanslag eller utfärdade statsobligationer, genom hvilka senare landets rörelsekapital till näringarnas förmån ökades; och föreslog Kongl. Maj:t bland annat,

att såsom grundsats måtte antagas, att (hädanefter) icke några jernvägsstamlinier i Sverige finge anläggas och utföras annorlunda än medelst statens omedelbara försorg och på dess bekostnad; samt

att, såsom dittills, på den enskilda industrien och företagsamheten i landet måtte få ankomma, att företaga och utföra de smärre jernbanor, hvilka för kommunikationsbehof af mindre utsträckning erfordrades; dock att ingen sådan bana, som kunde hänföras under egenskapen af allmän väg, måtte kunna sättas i verket, innan Kongl. Maj:t, efter skedd anmälan om banans riktning och beskaffenhet, dertill lemnat tillåtelse, och att, då dylika kortare jernvägar, syntes förtjenta att med statens understöd ihågkommas, det, likasom förut, borde på särskild pröfning i hvarje fall bero, om och i hvilken mån dylika företag skulle af staten understödjas,

vare sig genom direkt anslag eller med lån af allmänna medel.

De grundsatser, som i den Kongl. propositionen uttalats med afseende på vårt jernvägsväsende och statens förhållande till detsamma, vunno anslutning af Rikets Ständer. I deras skrifvelse den 18 November 1854 (N:o 183) uttalade Ständerna, att de, lika med Kongl. Maj:t, ansåge i fråga om jernvägsanläggningar bestämd skilnad böra göras mellan stambanor, eller sådana jernvägslinier som i oafbruten sträckning fortlöpa genom flere provinser eller en större del af landet, samt bibanor, eller de smärre jernvägar, som antingen gå från och till någon viss landsort eller stöta till och sluta vid någon stambana eller vattenkommunikationsled, eller också sammanbinda några närmare hvarandra belägna, för inrikes trafiken vigtiga punkter.

Ständerna tillade vidare: I anseende till de högst betydliga kostnader, som med jernvägsanläggningar vore förenade, måste antagas för gifvet, att de jernvägar, som borde hänföras till stam- eller hufvudbanor, här i riket icke kunde åstadkommas, utan att dertill erforderliga tillgångar anskaffades genom statens försorg eller mot dess ansvarighet för fullgörande af de vilkor, hvarunder enskilda medel till dessa företag tillskötes. Anläggningen af dylika jernvägar måste således ovilkorligen förutsätta statens medverkan samt mer eller mindre direkta bidrag. Då nu staten underkastade sig skyldigheten att för sagda ändamål vidkännas stora uppoffringar, syntes den deremot böra förbehålla sig rättigheten att ej mindre bestämma ordningen och sättet för ifrågavarande företags utförande samt framtida underhållande, än ock föreskrifva vilkoren för de sålunda anlagda jernvägarnes begagnande. Erfarenheten inom andra länder hade dessutom ådagalagt angelägenheten för staten, att åtminstone i sistnämnda hänseende, kunna utöfva en sådan rättighet. Det hade nämligen visat sig, att oafsedt den omtanke och det förutseende, hvarmed bestämmelserna och förbehållen vid dylika arbetens öfverlåtande åt enskilda kunde hafva blifvit uppgjorda, statens och den allmänna rörelsens framtida fördelar dervid dock svårligen kunnat på ett tillfyllestgörande

sätt iakttagas och betryggas, samt att det icke sällan lyckats det enskilda intresset att få dylika bestämmelser åsidosatta eller tillämpade på ett sätt, som föranledt flerfaldiga stridigheter och olägenheter. Med stöd af den erfarenhet, som sålunda vunnits och förmått flere stater att i senare tider sjelfva öfvertaga ofta nämnda arbetens verkställighet, och på det att svenska folket måtte kunna vara förvissadt derom, att de jernvägsanläggningar, om hvilka nu vore fråga, blefve utförda på ett i alla hänseenden ändamålsenligt och tillförlitligt sätt, äfvensom att den blifvande trafiken derå i möjligaste mån komme att underlättas genom billiga afgifter, antogo Rikets Ständer, som förklarade sig till alla delar instämma i de häri af Kongl. Maj:t uttalade åsigter, den grundsats, att jernvägsstamlinierna anläggas och utföras genom statens omedelbara försorg och på dess bekostnad, samt att tillsynen öfver desamma efter deras fullbordande, äfvensom förvaltningen af dermed förenade inrättningar, jemväl böra tillhöra staten och sålunda utgöra ett allmänt eller statsbestyr. Men som rörelsen eller lokala förhållanden kunde företrädesvis påkalla en eller annan jernvägskommunikation mellan närmare hvarandra belägna orter, hvilka ansåges böra genom någon tillämnad stamlinie sammanbindas, fastän anläggningen deraf möjligen måste till framtiden uppskjutas; så, och på det att denna omständighet icke måtte förhindra den enskilda verksamheten att genom sina tillgöranden under tiden åstadkomma en önskad och gagnelig jernvägsförbindelse mellan sagda orter, ansågo Rikets Ständer det icke böra förmenas enskilda att på sin bekostnad utföra sådana vägstycken, fastän de framdeles komme att utgöra delar af stambanor; dock under staten härvid förbehållen rätt att dessa bandelar, efter deras fullbordande, i stadgad ordning inlösa.

För statens egen räkning ansågo Ständerna två stambanor vara så angelägna, att arbetena å dem så fort som möjligt borde börjas. Den ena af dessa banor var jernvägen mellan Göteborg och Stockholm, den andra jernvägen mellan Malmö och Jönköping. Derjemte begärde Ständerna framläggande till följande riksdag af proposition om verkställig-

heten af de större jernvägsanläggningar, hvilka derefter borde af allmänna medel bekostas.

Ständernas nu berörda skrifvelse är, såsom principbetänkande betraktad, förtjent af synnerlig uppmärksamhet. Man skulle kunna tro, att såväl Kongl. Maj:t som representationen varit genomträngd af öfvertygelsen om statsbanesystemets afgjorda företräden framför enskild jernvägsindustri och att vårt jernvägsväsendet borde komma att utveckla sig i riktning mot ett statsmonopol. Men om faktiska bevis skulle behöfvas för sanningen af den kända satsen, att den ena riksdagens beslut icke annat än undantagsvis binder en följande riksdags, så lemnar utvecklingens gång i fråga om våra jernvägar ett sådant, som är ganska lärorikt. 1853—54 årens Ständer hade i full öfverensstämmelse med Kongl. Maj:ts åsigter antagit den grundsats, att ingen annan än staten skulle ega att i landet anlägga stambanor, med undantag endast af vissa (smärre) delar, hvilka kunde få af enskilda bekostas, dock med förbehåll af statens inlösningsrätt. Endast företagandet och utförandet af de smärre jernvägsanläggningar inom landet, som för kommunikationer af mindre utsträckning erfordrades, finge ankomma på den enskilda industrien och företagsamheten, allt enligt vissa vilkor. Om nu än måste medgifvas, att de ordalag, hvari Ständerna uttryckt sin anslutning till statsbanesystemet äro sväfvande och att uttrycken »smärre jernvägsanläggningar» och »kommunikationer af mindre utsträckning» medgifva flere tolkningar, lärer det dock icke kunna antagas, att statsmakterna vid denna tid förestält sig såsom möjligt, att anläggning af enskilda jernvägslinier af sådan omfattning, som den de erhöllo under de närmaste 20 åren, skulle komma att ega rum, och allraminst att sådana skulle af staten understödjas med lån och anslag i den utsträckning, som sedermera blef fallet.

Den af 1853—54 årens Ständer ifrågasatta fullständiga planen för jernvägsanläggningar för statens räkning, framlades, efter vidlyftig komitéutredning, för 1856—58 årens Ständer, men vann icke deras bifall, bland annat på det skäl att (se skrifvelsen den 16 September 1857, N:o 124) en af dem då antagen dylik plan, för hvars genomförande flere

Riksdagars sammanstämmande beslut erfordrades, ingalunda skulle kunna anses betrygga dess fortsatta tillämpning och fullföljande, enär kommande Ständer i allt fall vore oförhindrade att vid anvisande af nödiga anslag meddela sådana nya eller ändrade bestämmelser, att senare jernvägsarbeten komme att i väsentlig mån afvika från hvad härom vid föregångna riksdagar beslutits. Ständerna inskränkte sig alltså till att bevilja medel till vissa bestämda jernvägslinier, hvilka under närmaste statsregleringsperiod borde byggas.

Statens förhållande i allmänhet till enskilda företag på jernvägsindustriens område berördes icke i ofvannämnda riksdagsskrifvelse, och de helsosamma åsigter härutinnan, som 1853—54 årens Ständer uttalat, synas icke hafva sträckt sin verkan synnerligen långt utöfver den tid, då de uttalades.

De äldsta enskilda jernvägarne i Sverige hafva icke erhållit koncession i vanlig mening, utan deras rättsliga grundval utgöres af »oktroj» eller en af Kongl. Maj:t meddelad fastställelse å uppgjord »plan» för hvarje jernvägsanläggning, hvarjemte förekomma »kontrakt» mellan vederbörande enskilda jernvägsbolag och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, i hvilket bolagets rättigheter och skyldigheter upptagas.

För bedömandet af ifrågavarande jernvägars ställning till det allmänna äro emellertid nämnda akter icke tillräckliga. De jernvägsanläggningar, som här i landet först företogos af enskilda, erhöllo nämligen mer eller mindre betydliga anslag eller lån af staten, de senare ofta uppgående till $^2/_3$-delar af hela anläggningskostnaden; och i de Rikets Ständers beslut, enligt hvilka sådana anslag eller lån beviljats, har man att söka de bestämmelser, som angifva hufvudgrunderna för dessa jernvägars skyldigheter gent emot det allmänna och statens befogenheter gent emot dem.

Till ifrågavarande kategori af enskilda jernvägar, för hvilka således egentlig koncession *icke* utfärdats höra, af de i 1886 års ekonomiska komités tabeller upptagna, följande jernvägar, för hvilkas tillkomst här må i korthet redogöras:

Köping—Hult, Nora—Ervalla, Gefle—Dala, Borås—Herrljunga, Vexiö—Alfvesta, Kristianstad—Hessleholm, Landskrona—Helsingborg (Landskrona—Eslöf, Eslöf—Helsingborg), *Ystad*

—*Eslöf, Uddevalla—Venersborg—Herrljunga, Köping—Uttersberg, Nora—Karlskoga, Vikern—Möckeln* och *Nässjö—Oscarshamn* samt *Norbergs* jernväg, som äfven är en af de äldre enskilda jernvägarne, men senare från 4 fots spårvidd ombyggdes till 4,83 fots och derför erhöll särskildt låneunderstöd, hvarvid nya och ändrade bestämmelser meddelades, så att denna jernväg egentligen bör räknas till dem, som erhållit formlig koncession. Då emellertid i åtskilliga afseenden äldre stadganden fortfarande torde gälla, har denna jernväg äfven här upptagits.

Kongl. Maj:ts privilegium för ett aktiebolag till utförande af en jernvägsanläggning mellan Köping och Hult är utfärdadt den 13 November 1852 och innefattar oktroj för »Kongl. svenska aktiebolaget för jernväg mellan Köping och Hult» att företaga och fullborda anläggningen af en jernväg mellan nämnda tvenne orter samt derå rörelsen bedrifva under en tid af 40 år ifrån banans öppnande för allmän trafik med särskilda i privilegiet angifna vilkor och förbehåll, af hvilka här må framhållas:

att säkerhet skulle ställas för jernvägsbyggnadsarbetets utförande (300,000 rdr rmt);

att de nödiga bibanorna till Skebäck och till Arboga skulle utan särskild godtgörelse anläggas;

att arbetet å jernbanan skulle börjas före 1852 års utgång, vid äfventyr att bolaget förlorade de af Kongl. Maj:t och Ständerna beviljade förmånerna;

att efter förloppet af 40 år från den dag, då jernvägen *fulländad* öppnats för allmän trafik, jernvägen med materiel m. m. skulle till staten med eganderätt utan lösen eller annan vedergällning aflåtas; samt

att, om staten före de 40 årens förlopp ville inlösa banan, sådant skulle tillåtas enligt vissa grunder.

I öfrigt förpligtades bolaget att anlägga jernvägen enligt af Kongl. Maj:t godkänd plan, utlägga banan till dubbel bredd, när helst under oktroj-tiden Kungl. Maj:t funne trafiken sådant påkalla, underkasta sig vissa kontroller med afseende på byggnadssätt, underhåll af banan, räkenskaper o. s. v.

Vidkommande den från statens sida utfästa räntegarantin stadgades bland annat, att denna inträdde först efter banans fulländande och afsåge årligen högst 5 procent af beräknade anläggningskostnaden (7 1/2 million rdr rmt), hvaraf 4 procent ränta och återstoden kapitalafbetalning; Och skulle all förbindelse till ansvarighet från statens sida förfalla, om icke bolaget före 1852 års slut börjat och inom 1855 års utgång fullbordat jernvägens anläggning. Likaså skulle samma förbindelse upphöra, i fall bolaget underläte fullgöra hvad för öfrigt i afseende å jernvägsföretaget blifvit stadgadt eller efter dettas fullbordande icke underhölle jernvägen och driftmaterielen i ändamålsenligt skick och fortfarande verksamhet.

I fråga slutligen om taxan för transporter å jernvägen stadgades, att bolaget skulle åligga att »på billiga vilkor föra posten, fångar, trupper och kronans effekter». Taxan å afgifterna härför äfvensom i allmänhet för personer och varor, som å banan transporterades, skulle, sedan bolaget derå afgifvit förslag, bero å Kongl. Maj:ts fastställelse. Gillade icke Kongl. Maj:t förslaget, skulle taxan bestämmas af en komité, bestående af en ordförande och 8 ledamöter, utsedde 4 af Kongl. Maj:t och 4 af bolaget. Till ordförande i komitén skulle Kongl. Maj:t förordna en af tre personer, som bolaget dertill föreslagit. Under oktrojtiden kunde förhöjning i taxan ej ske utan Kongl. Maj:ts bifall och sänkning eller annan ändring i densamma ej utan bolagets.

Af Riksens Ständers skrifvelse angående Köping—Hultbanan framgår, att i synnerhet två förhållanden för dem varit angelägna, nämligen dels jernvägens snara fullbordan i hela dess utsträckning och dels dess hemfallande till staten efter viss tids förlopp.

Det återstår endast att se, huru det i verkligheten gick med dessa båda önskningsmål.

Ett af hufvudsakligen engelska aktieegare bestående bolag påbörjade före 1852 års slut jernvägens anläggning mellan Örebro och Arboga, men bolaget råkade snart i ekonomiska svårigheter och måste söka förlängning i den utsatta arbetstiden. Sådan förlängning beviljades af Ständerna till 1856

års slut, utan rubbning af de förmåner, oktrojen tillförsäkrade bolaget, dock med vilkor att vägbanan Köping—Örebro blefve till 1855 års slut fullbordad. Men icke ens denna förlängning var tillräcklig. Först den 5 Mars 1856 öppnades för trafik bandelen Örebro—Dylta och återstående delen af jernvägen till Arboga först den 26 Augusti 1857. Genom detta dröjsmål hade räntegarantin förfallit och bolaget förverkat det i Statskontoret nedsatta kapital, som återstod vid 1855 års slut. Genom särskildt medgifvande af 1856—57 årens Ständer erhöll bolaget rätt att återfå en del af det deponerade, förverkade kapitalet, men dess framställningar om förnyad räntegaranti eller i dess ställe af ett statslån afslogos.

Under de närmaste 8 åren härefter skedde inga arbeten å jernvägens utsträckning vare sig i riktning mot Hult från Örebro eller mot Köping från Arboga, och denna senare 1 1/2 mil långa bandel kunde först, sedan Ständerna beviljat ett särskildt anslag för ändamålet fullbordas och för trafik öppnas den 7 Oktober 1867. För byggandet hade bildats ett särskildt bolag ställdt på aktier, hvilka dock småningom inlösts af Köping—Hults jernvägsbolag, hvilket alltså numera är verklig egare till jernvägen Örebro—Köping.

Man finner häraf, huru genom bolagets bristande vilja eller förmåga att utföra åtagna förbindelser de af 1851—52 årens Ständer uttalade två önskningsmålen helt och hållet gått om intet. Staten har visserligen befriats från sin räntegaranti, men derjemte förlorat tryggad rätt att på något af de sätt, hvilka vid räntegarantins beviljande förutsattes, förvärfva ifrågavarande jernväg, hvilken dock erkänts bilda en så vigtig länk i det svenska jernvägsnätet, att förhandlingar särskilda gånger varit å bane om jernvägens utarrendering eller försäljning till staten. Vid 1873 års Riksdag framlade Kongl. Maj:t proposition (N:o 56) om inköp af banan, men förslaget föll; och genom resolution den 29 Oktober 1881, hvari bansträckningen Örebro—Köping underkastats 1880 års förordning om lagfart af jernväg m. m., har Kongl. Maj:t godkänt bolagets beslut att frånträda den rätt, bolaget kunde ega att anlägga jernväg mellan Örebro och Hult vid

Venern samt uttryckligen erkänt, att den staten förbehållna förmån att utan lösen komma i besittning af jernvägen redan upphört. Beträffande den i 2:a punkten af § 11 i privilegiet omförmälda rätten för staten att enligt vissa grunder inlösa jernvägen uttalar resolutionen försigtigt endast, att den rätt, staten i berörda hänseende »kan» ega, icke omintetgöres genom jernvägens intecknande.*

Enligt de af Kongl. Maj:t den 13 November 1852 faststälda »regler för kongl. svenska aktiebolaget för jernväg mellan Köping och Hult» med deri den 21 December 1883 stadfästa ändringar eger staten vissa rättigheter gent emot bolaget, såsom att förordna en af de styrelseledamöter, bolaget valt, till ordförande i styrelsen, att utse revisor jemte suppleant att deltaga i granskningen af bolagets räkenskaper o. s. v. Betydelsen och värdet af dessa och dylika rättigheter varda i det följande föremål för belysning.

Vid 1850—51 årens Riksdag blef, utom det nyssnämnda, äfven ett annat jernvägsföretag föremål för Ständernas uppmärksamhet nämligen en linie *Nora—Örebro.* Kongl. Maj:t föreslog och Ständerna beviljade, under förutsättning att ett bolag blefve för nämnda anläggning bildadt, understöd på det sätt, att såsom anslag utan återbetalningsskyldighet lemnades 75,000 Rdr och såsom lån 150,000 Rdr., allt banco, å hvilket senare belopp årligen skulle till riksgäldskontoret betalas 6 procent, hvaraf 2 procent kapitalafbetalning och återstoden ränta.

Åt Kongl. Maj:t öfverlemnades att fastställa arbetsplan, hvari skulle upptagas tiden för arbetenas påbörjande och fullbordande, hvarjemte åtskilliga vilkor stadgades, af hvilka här endast må framhållas de tre sista och, med afseende på banans framtida trafikerande vigtigaste, nämligen:

att afgifterna vid jernvägens begagnande skulle bestämmas genom en af Kongl. Maj:t faststäld taxa, gällande för 5 år i sender;

* Emot hvad 1873 års Riksdags Stats-Utskott antagit måste omförmälda lösningsrätt anses vara förfallen, ty af ordalagen i § 11 synes det framgå, att lösningsrätten allenast gäller jernvägen fulländad d. v. s. utsträckt till Hult enligt hvad ursprungligen var meningen.

att de af jernvägen inflytande inkomster skulle redovisas inför offentlig myndighet; och

att bolaget medelst särskild förbindelse skulle åtaga sig att under all framtid utan bidrag af allmänna medel vidmakthålla jernvägen i sådant skick, att den i hela sin längd kunde begagnas.

Ifrågavarande jernväg skulle enligt den ursprungliga planen anläggas för hästkraft eller mindre lokomotiv och hafva en spårvidd af allenast 3 fot. Med anledning emellertid deraf, att Köping—Hultbanan och den mellan Nora och Örebro afsedda skulle komma att vid Ervalla sammanlöpa och således till en del få gemensam sträckning, uppgjordes mellan Köping—Hults och det numera s. k. Nora—Ervallabolaget öfverenskommelse, att det senare skulle inskränka sig till anläggandet af jernvägen Nora—Ervalla, eller något mer än hälften af den ursprungligen bestämda väglängden, hvaremot banan i stället skulle anläggas med större dimensioner, så att den kunde trafikeras med Köping—Hultbolagets materiel. Detta senare bolag skulle ock besörja trafiken å Nora—Ervallalinen samt underhålla banan. Det statsunderstöd, som beviljats för anläggningen af en jernväg Nora—Örebro, fick enligt Kongl. Maj:ts beslut till en del tillgodonjutas för linien Nora—Ervalla på det sätt, att hela anslaget 75,000 rdr och af lånet 100,000 rdr banco skulle utgå. Men det visade sig, att jernvägen icke kunde åstadkommas med dessa understödsbelopp, utan Kongl. Maj:t såg sig föranlåten hos 1856—58 årens Ständer på grund af jernvägsbolagets framställning ifrågasätta ytterligare understöd åt bolaget. Sådant understöd blef ock beviljadt i form af lån till belopp af ytterligare 75,000 rdr rmt mot $5^1/_2$ procent ränta och amortering af kapitalet med minst $^1/_{10}$ om året från och med 1860. De skäl, som åberopades af bolaget till stöd för dess framställning och som torde hafva väsentligen bidragit till Ständernas tillmötesgående, voro hufvudsakligen rent finansiela. Kostnaderna för anläggningen hade öfverstigit de beräknade, och det syntes vanskligt att från annan långifvare än staten erhålla erforderliga lån utöfver redan upptagna. Vidare hade, genom dröjsmålet med jernvägskommunikatio-

nens öppnande längre än till Örebro, Nora—Ervalla bolaget gått miste om den vinst som påräknats af trafikens utsträckning till Mälaren och Venern. Sådana voro de skäl, på hvilka anspråken på statens medverkan till jernvägs åstadkommande genom enskilda den gången stöddes; och man skall finna, att de i senare tider för samma slags anspråk anförda varit liknande. I förevarande fall var dock fråga endast om en lokalbana af högst obetydlig utsträckning.

I skenbar motsats till den offervillighet, Ständerna åren 1850—51 visade med afseende på de två, hufvudsakligen till en viss bergslags förmån afsedda jernvägar, som nu omförmälts, står deras afslag å en af åtskilliga enskilda personer till Kongl. Maj:t ingifven och till Ständerna öfverlemnad ansökning om statsunderstöd i form hufvudsakligen af räntegaranti å anläggningskapitalet för en jernväg mellan Falun och Gefle. Öfver företagets afkastningsförmåga voro beräkningar uppgjorda, enligt hvilka det antogs, att detsamma efter all sannolikhet skulle blifva vinstgifvande redan från början; men anläggningskapitalet, 2,400,000 rdr banco vore dock för stort för att af enskilda utan statens understöd kunna anskaffas. Ständerna funno emellertid uppgifterna på de förväntade inkomsterna alltför summariska och obestyrkta samt utredning saknas om åtskilliga andra vigtiga omständigheter, hvadan de för tillfället afslogo framställningen.

Man finner vid en blick på förhandlingarna vid början af 1850-talet angående statsunderstöd åt enskilda jernvägar, huru föga vigt fästes vid garantier i fråga om sättet för deras framtida trafikerande. Bestämmelser, åsyftande att trygga återbetalning af beviljade lån och för sjelfva jernvägsbyggnadernas utförande på ett sätt, som ansågs motsvara det allmännas fordringar, gåfvos i ojemförligt vidsträcktare omfattning än sådana, som afsågo ett tryggande af statens makt och rätt att utöfva ett af det allmännas intressen påkalladt inflytande på sättet för trafikens handhafvande. Man nöjde sig härutinnan med de torftigaste stadganden, såsom med afseende på trafiktaxorna, att de skulle vara »billiga», hvart 5:te år af Kongl. Maj:t pröfvas och fastställas o. s. v.; allt

föreskrifter, hvilkas otillräcklighet i andra länder redan insetts och erkänts.

1852—53 årens Ständer hade att pröfva synnerligen vigtiga förslag i fråga om statens förhållande till jernvägsväsendet i landet, och man finner, hurusom något större afseende då fästes å de intressen, som från det allmännas sida borde bevakas med afseende på de enskilda jernvägar, för hvilkas åstadkommande statens medverkan i en eller annan form kräfdes. Vid riksdagen förekom fråga om ökadt statsunderstöd åt Norbergs jernvägsbolag, hvilket, efter att ur handels- och sjöfartsfonden hafva erhållit ett lån å 100,000 rdr banco, sedermera råkat i sådan ekonomisk ställning, att bolaget nödgades, utan att hafva mäktat fullborda anläggningen, göra ansökning om liqvidation genom konkurs. I sin brydsamma belägenhet sökte några bolagsmän, hvilka enligt åtagen borgensförbindelse voro skyldiga antingen på egen bekostnad fullborda den påbörjade banbyggnaden eller ock återbetala lånet ur handels- och sjöfartsfonden, vinna befrielse från ifrågavarande förbindelse och att erhålla statsanslag för jernvägens färdigbyggande. Ständerna voro emellertid icke benägna att gifva ett sådant, men lemnade i stället ett lån å 100,000 rdr banco mot låg ränta (2 procent) och i öfrigt synnerligen billiga vilkor, sammanfattade i 13 punkter, af hvilka de flesta afsågo sättet för lånets återbetalning o. s. v. Derjemte medgåfvo Ständerna, att lånet ur handels- och sjöfartsfonden finge på vissa lättade vilkor återbetalas genom erläggande af en viss annuitet till Riksgäldskontoret, hvarigenom bolaget erhöll längre amorteringstid å ifrågavarande lån jemte andra fördelar. I fråga åter om garantierna för jernvägens framtida begagnande fordrades förbindelse af bolaget att under all framtid och utan något ytterligare bidrag af allmänna medel vidmakthålla hela jernvägen (Kärrgrufvan—Engelsberg) med allt hvad dertill hörde, i sådant skick, att den kunde för allmänna trafiken begagnas, vid äfventyr, om jernvägen icke så underhölles, att den komme att hemfalla till staten utan någon ersättning till aktieegarne för deras tillskott. Enahanda skulle påföljden blifva, om jernvägsanläggningen under arbetstiden öfvergåfves eller betal-

ningsskyldigheten för det erhållna lånet icke skulle kunna fullgöras. I fråga om jernvägens begagnande stadgades, att transporter af trupper, post och personer eller varor för kronans räkning skulle ega rum mot den ersättning, Kongl. Maj:t efter vederbörandes hörande funne skäligt bestämma. För öfrig passagerare- och varutrafik skulle bolaget ega uppbära afgifter enligt taxa, som, efter afgifvet förslag, bestämdes af Kongl. Maj:t och hvart 5:te år kunde lämpas efter sig då företeende förhållanden.

Ehuru sväfvande de föreskrifter än voro, hvilka åsyftade jernvägens framtida trafikerande och statens uppsigt häröfver, kan dock ej nekas, att de åtminstone ega det företräde framför förut med afseende på andra låneunderstödda jernvägar stadgade, att här ett bestämdt äfventyr är utsatt för underlåtenhet att underhålla jernvägen med hvad till densamma hörer i sådant skick, att den för den allmänna trafiken kan begagnas. Huruledes och af hvem samt enligt hvilka grunder underhållsskyldigheten skulle bedömas, lemnades emellertid obestämdt.

Två andra enskilda jernvägar blefvo vid 1853—54 årens riksdag föremål för Ständernas uppmärksamhet och erhöllo låneunderstöd, nämligen dels en jernväg mellan sjöarne *Wessman* och *Norra Barken* (133,333 rdr 16 sk. banco) och dels *Gefle—Dala* jernväg (1,600,000 rdr banco). Lånevilkoren för det förra af dessa lån äro ur den synpunkt, som nu är ifråga, af ringa intresse. Förutom stadgandet om årlig amortering och räntebetalning, tillsammans 5 procent å lånebeloppet, samt andra dylika föreskrifter, innehålla ifrågavarande lånevilkor endast den särskilda bestämmelsen, att det blifvande bolaget för denna jernvägs anläggning skulle genom särskild förbindelse åtaga sig att utan bidrag af allmänna medel »under all framtid vidmakthålla jernvägen i sådant skick, att den efter hela sin längd kan begagnas».

Vidkommande åter låneunderstödet åt Gefle—Dala jernväg, det största, som dittills af Ständerna beviljats åt ett enda jernvägsföretag, skönjas i de vilkor, som för lånet uppstäldes, konturerna till det koncessionsväsen, som sedan här i landet utbildats. Väl saknar Gefle—Dala jernvägsaktie-

bolag någon egentlig koncession, motsvarande dem, som i senare tider af Kongl. Maj:t beviljats och väl finnes bolagets rättsliga grundval endast i den Ständernas skrifvelse (N:o 197) af den 29 November 1854, hvari lånevilkoren bestämmas samt i det Kongl. Bref af den 8 Maj 1855, hvarigenom plan fastställts för bolagets jernvägsanläggning, men särskildt den förra af dessa båda urkunder innehåller, ehuru i ofullkomlig form en stomme för senare koncessioner å enskilda jernvägsanläggningar.

Bolaget berättigades uttryckligen att enligt gällande lag och författningar expropriera den för jernvägsanläggningen erforderliga jord; en rättighet, som visserligen tillkommit förut bildade jernvägsbolag men mera såsom underförstådd än uttryckligen medgifven. — Lånevilkoren äro affattade i 14 punkter, af hvilka, såsom vanligt, den drygaste delen afser sättet för lånets utbetalning och dess återgäldande. Å ursprungliga lånebeloppet skulle betalas tre procent, hvaraf för hvad af lånet ej förut guldits skulle beräknas två procent årlig ränta och återstoden utgöra kapitalafbetalning, med rätt för Kongl. Maj:t, att, om framdeles den behållna inkomsten af jernvägen, efter afdrag af annuiteten å statslånet, öfverstege 6 procent å aktieegarnes tillskott, utom jemkning i taxan, föreskrifva, huru stor del af öfverskottet skulle afsättas till jernvägens förbättring och framtida utsträckning. Skulle ändock årliga behållningen uppgå till 8 procent å aktieegarnes tillskott, egde Kongl. Maj:t bestämma, om och med hvad belopp den stadgade amorteringen borde ökas. Ehuru bestämmelsen synes vara temligen klar och ehuru veterligt är, att jernvägsbolaget, på sätt i åtskilliga af Riksdagens Revisorers berättelser meddelats, i flere år lemnat aktieegarne utdelning å aktiekapitalet af 15—25 procent, har dock bolaget fått innehafva statslånet på så godt som oförändrade vilkor. År 1872 höjdes visserligen amorteringen med 2 procent, men dervid fick det sedan förblifva, trots upprepade framställningar från Revisorernas sida. (Se t. ex. sid. 138 och 139 i 1878 års revisionsberättelse).

I 14:de punkten förekommer det med afseende på jernvägens framtida trafikerande vigtigaste stadgandet. Der be-

stämmes nämligen att, i fråga om begagnandet och underhållet af jernvägen med hvad dertill hörer, de föreskrifter och stadganden, som Kongl. Maj:t kunde finna för godt meddela, komme att tjena till ovilkorlig efterrättelse; hvarjemte bolaget och dess biträden i allmänhet vore skyldiga att iakttaga och fullgöra hvad, med hänsigt till den staten tillkommande vård öfver jernbanan och tillsyn öfver trafiken derpå, kunde varda i vederbörlig ordning föreskrifvet.

Stadgandet, hvilket i saknad af tydliga bestämmelser om de tvångsmedel, som vid underlåtenhet från bolagets sida att verkställa hvad i nyssnämnda afseenden kan varda anbefaldt, torde i händelse af tvist sakna större praktisk betydelse, visar dock, att man börjat komma till insigt derom, att det allmänna verkligen hade vigtiga intressen att bevaka med afseende icke allenast på återbetalning af låneunderstöd och anläggningarnas utförande enligt fastställd plan utan äfven på de låneunderstödda företagens begagnande.

De vilkor, som fästes vid de af 1850-talets Ständer beviljade lån eller anslag åt enskilda jernvägar, blefvo, vidkommande de på enahanda sätt under förra hälften af 1860-talet understödda jernvägarne, i sak ej synnerligen utvecklade, om än till antal och ordrikedom något ökade. Sålunda innefatta de för ett beviljadt lån i och för en jernväg *Borås—Herrljunga* stadgade vilkoren en sammanfattning af hvad förut blifvit för en del andra jernvägslån stadgadt.* Lånet, som beräknades till $^{2}/_{3}$-delar af totala anläggningskostnaden, skulle få utgöra högst 1,700,000 rdr rmt och utgå till ett särskildt för jernvägsanläggningen bildadt bolag, hvilket det ålåge, att ej allenast enligt fastställd arbetsplan och under iakttagande af de för arbetets utförande för öfrigt meddelade föreskrifter fullborda jernvägen utan äfven att derefter för allmänna trafiken öppna och underhålla densamma i hela dess längd. Under byggnadsarbetenas fortgång, hvilka bolaget hade att inom viss tid börja och afsluta, skulle väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ega att genom af Kongl. Maj:t särskildt förordnade sakkunniga män utöfva tillsyn derå, att arbetena

* Se Rikets Ständers skrifvelse den 26 Oktober 1860 (N:o 188).

blefve enligt faststälda planer utförda samt godkända arbetsmetoder följda och fullgoda materialier använda. För den händelse att den för jernvägsanläggningen faststälda arbetsplanen icke skulle följas och derifrån, utan sökt och erhållen tillåtelse, skedd afvikelse icke blifva på föreskrifvet sätt rättad, eller ifall jernvägsarbetet icke skulle i stadgad ordning fortsättas samt inom den derför bestämda tiden fullbordas, egde Kongl. Maj:t låta inställa all vidare utbetalning af det beviljade låneunderstödet samt återfordra hvad deraf utbekommits. Skulle åter jernvägsanläggningen under arbetstiden öfvergifvas, eller jernvägen, efter dess fullbordande, icke så underhållas, att den framgent kunde begagnas, eller om betalningsskyldigheten för det erhållna lånet icke skulle kunna af bolaget fullgöras, komme jernvägen att hemfalla till staten, utan rättighet för aktieegarne att, till större eller mindre del, af det allmänna erhålla ersättning för de tillskott till detta företag, som dessförinnan blifvit af dem utgjorda.

Emot den ersättning, som Kongl. Maj:t, efter vederbörandes hörande, bestämde, skulle jernvägsbolaget vara pligtigt å jernvägen fortskaffa trupper och allmänna posten samt ombesörja alla andra för kronans eller det allmännas räkning ifrågakommande personal- eller varutransporter. Afgifterna för passagerare- och varutrafiken i öfrigt skulle utgå efter taxa, som af bolaget föreslagits och af Kongl. Maj:t faststälts, hvilken taxa hvart 5:te år borde lämpas efter sig då företeende förhållanden. I fall behållna inkomsten af jernvägen, efter afdrag af årliga inbetalningen å statslånet, öfverstege 6 procent å aktieegarnes tillskott, skulle Kongl. Maj:t ega att, utom begagnande af rättigheten att pröfva och bestämma taxeafgifterna, föreskrifva huru stor del af detta öfverskott skulle till underhålls- och ombyggnadsfond afsättas.

Bland hithörande stadganden är slutligen att märka den allmänna föreskriften att, i fråga om begagnande och underhållande af jernvägen med hvad dertill hörer, de föreskrifter komme att tjena till ovilkorlig efterrättelse, som Kongl. Maj:t kunde finna för godt meddela. Derjemte stadgades, att bolaget och dess biträden i allmänhet skulle vara skyldiga att iakttaga och fullgöra hvad, med hänsigt till den

staten tillkommande vård öfver jernbanan och tillsyn öfver trafiken derpå, kunde varda i vederbörlig ordning föreskrifvet.

Öfriga af Ständerna faststälda bestämmelser afse lånets återbetalning, räntefoten m. m., som det icke är af vigt att här upprepa.

De lånevilkor, som nu angifvits, hafva tillämpats äfven med afseende på låneunderstöd, som af 1862—63 årens Ständer beviljades nedannämnda enskilda jernvägar:*

Ystad—Eslöf högst	rdr rmt	2,400,000: —
Landskrona—Eslöf—Helsingborg	»	2,300,000: —**
Kristianstad—Hessleholm	»	720,000: —
Vexiö—Alfvesta	»	434,000: —
Köping—Uttersberg	»	500,000: —
Uddevalla—Venersborg—Herrljunga	»	3,420,000: —

I fråga om återbetalningen af lånen skilja sig de meddelade bestämmelserna beträffande ofvannämnda jernvägar sinsemellan med afseende på annuiteternas belopp m. m., men öfriga bestämmelser äro hufvudsakligen lika samt öfverensstämma med dem, som stadgats beträffande Borås—Herrljunga banan. Endast en särskild omständighet torde med afseende på en af de senast omnämnda jernvägarne böra framhållas. Två bolag hade nämligen bildats för anläggning af särskilda jernvägar mellan Landskrona och Eslöf samt mellan Helsingborg och tjenlig föreningspunkt å södra stambanan. Man ansåg emellertid icke lämpligt, att denna jernvägsanläggning komme under förvaltning af olika bolag, utan sökte så uppställa lånevilkoren, att anläggningen komme att utföras af endast ett bolag. Till en del lyckades också försöket; till en del icke, men det är anmärkningsvärdt såsom ett tecken på, att man vunnit någon insigt om olämpligheten af sammanhängande jernvägsliniers splittring på flere olika förvaltningar.

Det är egendomligt, att de stadganden, som afse statens rätt att bevaka det allmännas intressen i de enskilda jernvägar, som under ifrågavarande period (1850-talet och de

* Se skrifvelse den 7 Sept. 1863 (N:o 120).

** Två jernvägsanläggningar.

första åren af 1860-talet) så godt som uteslutande meddelats i sammanhang med beviljade statsunderstöd i form af billiga lån eller af anslag. Redan detta förhållande är af vigt för bedömandet af den ställning, staten intager till nämnda jernvägar. Man finner, hurusom det kraftigaste tvångsmedel, som förbehållits det allmänna i vissa uppgifna händelser, består i rättigheten att förhindra utbetalningen af möjligen innestående låneandelar eller att återfordra, på en gång eller successivt, hvad å lånen kan vara uppburet. Uppenbart är dock, att detta tvångsmedel äfvensom det, att under viss förutsättning (byggnadsarbetenas öfvergifvande) en jernvägsanläggning skall hemfalla till staten, icke kan vara af synnerligt stort praktiskt värde. I beviljandet af lån till enskild jernväg, helst när lånet lemnas på betalningsvilkor som i vissa afseenden gifva det karakteren af gåfva*, ligger ett erkännande från statsmakternas sida, att de funnit en viss jernvägsanläggning ur det allmännas synpunkt förtjent af statens medverkan. Sålunda har det funnits gagneligt att erhålla bibanor till statens stambanor (Landskrona—Eslöf m. fl.) eller förbindelser mellan punkter i det inre af landet med närmaste utskeppningsort (Gefle—Dala m. fl.). Nyttan af jernvägar beror emellertid i väsentlig mån på det sätt, hvarpå de administreras och trafikeras. Ett af vilkoren för deras tjenstbarhet är visserligen, att de utföras enligt en ändamålsenlig i tekniskt hänseende tillfredsställande plan; men, om det ock skulle antagas, att de vid låneunderstöden härutinnan fästa vilkoren varit tillfyllestgörande och att således staten med stöd af dessa vilkor kunnat med afseende på byggnadssätt m. m. i tillräcklig mån öfvervaka sina intressen och i händelse af underlåtenhet från de enskilda jernvägarnes sida att tillgodose desamma, dertill tvinga dem, förringas häraf icke vigten deraf, att ett medel finnes för att, äfven med afseende på sättet för trafikens besörjande å den *färdiga* banan, staten må vara i tillfälle att,

* Räntan å de för enskilda jernvägar under 1850—63 af Ständerna beviljade lånen hafva i allmänhet vexlat mellan 4 och 2 procent; hvarjemte viss tids räntefrihet plägat bestämmas. Statens egna lån under denna tid torde icke hafva upptagits på lika billiga vilkor.

i fall af behof, framtvinga tillämpning af sådana förvaltningsprinciper och anordningar, som ur det allmännas synpunkt finnas vara af vigt. Tillser man huruvida och i hvad mån härutinnan sörjts i de urkunder, som med afseende på de ofvan nämnda jernvägarne motsvara de på en senare tid för yngre banor utfärdade koncessionerna, finner man, huru de härå syftande bestämmelserna i låneurkunderna inskränka sig till sådana stadganden som rätt för staten att utnämna ordförande eller ledamot i vederbörande jernvägsbolags styrelse samt en revisor att deltaga i de årliga revisionerna; att periodvis pröfva och fastställa taxor och att utöfva en viss, i temligen sväfvande ordalag uttryckt uppsigt öfver banornas begagnande och underhåll, i fråga om hvilken senare rättighet dock är att märka, att det i de nämnda urkunderna lemnas osagdt, huru och genom hvilka organ uppsigten skall utöfvas samt genom hvilka medel den kan göras effektiv, när icke längre några statslån återstå, genom hvilkas påskyndade indrifning nödigt tvång kan utöfvas. Ej heller är något nämndt beträffande statens rätt att i utomordentliga fall såsom t. ex. för transporter i krigstid af trupper, krigsmateriel o. s. v. för egen räkning under längre eller kortare tid taga banorna i besittning eller annorledes förfoga öfver dem och deras materiel. Och slutligen saknas tydliga bestämmelser om tiden för beståndet af de staten förbehållna rättigheterna. Sambandet mellan de »planer», som faststälts för ifrågavarande enskilda jernvägar samt de beviljade lånen är sådant, att man kan ifrågasätta, huruvida en del af de rättigheter, staten gent emot dem förbehållit sig, eger längre varaktighet än nämnda lån, eller med andra ord upphöra med slutlig betalning af dessa. I fråga om flertalet af här ofvan omnämnda enskilda jernvägar är, beträffande statens rätt att genom ombud deltaga i de årliga revisionerna af deras räkenskaper, uttryckligen stadgadt, att denna rätt ej varar längre än till dess det af allmänna medel erhållna låneunderstödet blifvit återbetaldt.

I mån af en växande lifaktighet i det enskilda jernvägsbyggandet blef emellertid nödigt att införa närmare bestämmelser med afseende på den staten förbehållna uppsigts-

rätten öfver de enskilda jernvägarne. I administrativ väg utfärdade Kongl. Maj:t den 21 Oktober 1864 kungörelse angående vissa bestämmelser i fråga om begagnande och underhåll af enskilda bolags, för allmän trafik upplåtna, jernvägar, hvari, genom en likaledes i administrativ väg den 11 December 1874 utfärdad kungörelse, gjorts ändring i vissa delar. I dessa författningar hafva jemväl bestämmelser meddelats angående fastställande af trafik- och tjenstgöringsreglementen för enskilda jernvägar, innan de finge för allmän rörelse upplåtas. Af berörda reglementen afser det förra att bestämma vilkoren för passagerares och deras reseffekters befordran samt transport af åkdon, kreatur och gods, jernvägsegarens ansvarighet för gods, som under transport skadas eller förkommer, sättet för afgörande af stridigheter mellan trafikerande och jernvägsbetjeningen m. m.; och den senare åter de säkerhetsåtgärder och försigtighetsmått, som böra iakttagas med afseende å banbyggnadens underhåll, tillsyn och bevakning, bantågens ordnande och sammansättning, vagnslasternas tyngd i förhållande till vagnsaxlarnes och fjedrarnas styrka, rullande materielens profning och reviderande, bantågens farhastighet, spårvexlars, vägöfvergångars och signalers skötsel och vård, eller öfver hufvud alla de på trafikens regelmessiga och ordentliga upprätthållande inverkande omständigheter och förhållanden, rörande hvilka bestämmelser finnas meddelade i tjenstgöringsreglementet vid statens jernvägar, äfvensom angående efterlefnaden af särskilda instruktioner för banbetjeningen och tågpersonalen.

Förenämnda år 1864 utfärdade författning har erhållit retroaktiv verkan så till vida, att vederbörande styrelser för de enskilda jernvägar, som då redan voro för trafik upplåtna, borde inkomma med förslag till tjenstgöringsreglemente inom den 1 Maj 1865.

Författningen innehåller hufvudsakligen bestämmelser angående vissa anordningar beträffande enskilda jernvägars anslutning till statsbanorna. En bestämd åtskilnad är härvid gjord mellan sådana bibanor, som hafva samma eller olika spårvidd med statsbanorna. I senare fallet tillkommer, en-

ligt författningen, vid anslutning till redan färdig stambana, trafikstyrelsen samt vid anslutning till någon under byggnad varande stambana, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att i samråd med vederbörande enskilda jernvägars styrelser bestämma alla de anordningar å anslutningsstationen, som erfordras såväl för bibanans inledande som för omflyttning från den ena banans vagnar till den andras af både passagerare och gods. Endast i fall stridiga meningar yppas, utan att de samma låta sig förenas, underställes frågan Kongl. Maj:ts afgörande.

I förra fallet åter, eller när bibanorna ega samma spårvidd som stambanorna fastän svagare öfverbyggnad men egen materiel, lemnas föreskrifter om vissa anordningar med afseende på bibanornas materiel, i syfte att deras gods- och personvagnar måtte kunna inkopplas i bantågen å stambanorna samt statens vagnar gå in på bibanorna. Sålunda meddelas föreskrifter om buffrarnes beskaffenhet och höjd öfver rälerna, om vagnsaxlarnes styrka och bärighet, om höjden å plattformer, lastkajer och godsmagasinens golf m. m. Åt statens jernvägstrafikstyrelse är uppdraget att utöfva tillsyn och kontroll deröfver, att såväl sjelfva bibanan som dess vagnar underhållas i behörigt skick, med rättighet för styrelsen att, i händelse af uraktlåtenhet härutinnan, meddela förbud, i förra fallet mot begagnande af statens vagnar å bibanan och i det senare af bibanans vagnar å stambanorna.

I det fall att trafiken handhafves med statens både lokomotiv och vagnar, berättigas trafikstyrelsen meddela nödiga föreskrifter med afseende på ifrågavarande bibanors underhåll, deras tillsyn och bevakning, så länge statens trafikmateriel der begagnas.

Slutligen är en allmän föreskrift meddelad angående ansvarigheten för uppbörden af medel, som inflyta af gemensam trafik, i hvilket afseende stadgas en ömsesidig ansvarighet för de enskilda jernvägsbolagen och staten med afseende på deras tjenstemäns uppbörd och redovisning för de i dylik trafik uppburna medel.

Man finner häraf, att statens uppsigtsrätt öfver de en-

skilda jernvägarne, så vidt den enligt angifna författning af 1864, sådan denna enligt 1874 års kungörelse i viss mån ändrats, är inskränkt till de med afseende på trafikens säkerhet och trygghet mest oundgängliga förhållanden. Författningen afser uppenbarligen endast de i omedelbart samband med statens egna anlagda enskilda jernvägarne och, vidkommande dessa, har åt vederbörande myndigheter icke inrymts annan eller större befogenhet än den, som oundgängligen erfordras för att möjliggöra samtrafik d. v. s. ömsesidigt mottagande och afsändande af vagnar, utan afseende på hvilken bana de tillhöra.* Äfven hvad angår uppbörden af medel, som för gemensam räkning uppbäras af *en* af de jernvägar, öfver hvilka transport sker, handlar författningen endast om sådana enskilda jernvägar, som *omedelbart* ansluta sig till statens. Man förutsåg vid den tid, då författningen utfärdades, tydligen icke, att småningom skulle, på grund af enskild företagsamhet med eller utan statens bistånd i form af billiga lån eller anslag, utvecklas hela system af enskilda jernvägar, hvilka till anläggning och riktning voro något annat eller mer än smärre utgreningar från statens egna större jernvägsanläggningar.

Den äldsta egentliga koncesssion, som i Sverige utfärdats, är dagtecknad den 22 September 1869 och innefattar Kongl. Maj:ts tillstånd för engelske undersåtarne Audley G. Gosling och Hugh C. Smith m. fl. att till en början anlägga en jernväg från Frövi station å Köping—Hultsbanan förbi Linde genom Ramsbergs och Nya Kopparbergs socknar öfver Grängsberget till Ludvika station å Vessman—Barkens (Smedjebackens) jernväg.

I fråga om koncessionsvilkoren torde följande hufvudpunkter böra framhållas. Kongl. Maj:t förbehöll sig rätt att pröfva och fastställa plan och ritningar öfver anläggningen, hvilken borde inom viss tid börjas och afslutas. För allmän trafik finge jernvägen icke öppnas, förr än genom besigtning utrönts, att arbetet vore så omsorgsfullt utfördt och trafik-

* Bestämmelser angående rörliga materielen å bibanor af samma spårvidd och lika eller tyngre öfverbyggnad än statens jernvägar förekomma egentligen icke i 1864 års kungörelse.

materielen i så godt skick, att de trafikerandes säkerhet kunde anses betryggad. Ofvannämnda kungörelse af 1864 skulle vara tillämplig å jernvägen och dess egare för all framtid underkastade statens kontroll med afseende på jernvägens underhållande samt skyldiga att verkställa de förbättringar, som för nödig säkerhet kunde föreskrifvas, vid äfventyr att jernvägstrafiken kunde inställas, intill dess sådan föreskrift blifvit fullgjord. Afgifterna för trafiken skulle ej få sättas högre än de för andra enskilda bolag tillhöriga jernvägar högst medgifna, och taxa å nämnda afgifter skulle underställas Kongl. Maj:ts pröfning och godkännande. Jernvägens egare skulle vara skyldiga att på jernvägen fortskaffa trupper och allmänna posten samt ombesörja alla andra för kronans eller det allmännas räkning ifrågakommande personal- och varutransporter, mot den ersättning som enligt gällande bestämmelser utginge för dylika transporter å andra enskilda jernvägar i riket. I alla mål mellan svenska staten eller enskilda svenska medborgare å ena samt jernvägens egare å andra sidan skulle de sistnämnde lyda under svensk domstol och vara underkastade svensk lag; och förpligtades jernvägens egare att ställa ombud, som egde föra deras talan, vid äfventyr att Kongl. Maj:ts Befallningshafvande egde förordna sådant ombud. Före den 1 April 1870 borde penningar eller godkända värdepapper (200,000 rdr rmt) vara i riksbanken deponerade till säkerhet för fullgörandet af koncesssionsvilkoren, vid äfventyr att koncessionen i annat fall förverkades. Samma äfventyr jemte förlust af $^1/_4$-del af depositionen stadgades för det fall, att arbetena å jernvägen icke påbörjats inom bestämd tid. Helt och hållet skulle depositionen förverkas endast i fall arbetet, ehuru i rätt tid påbörjadt, likväl icke å utsatt tid blefve i allo fullbordadt eller afvikelse från den faststälda planen skett, så att åsyftad trygghet eller ändamålsenlighet derigenom förminskats. I händelse jernvägens egare försummade att fullborda den del af banan, som vid besigtning kunde finnas icke vara utförd eller att rätta dervid anmärkta felaktigheter, skulle Kongl. Maj:t ega att för egarnes räkning försälja jernvägen, med tillbehör, i befintligt skick.

Slutligen är att märka bestämmelsen i koncessionens punkt 10 derom, att svenska statsverket eger, »om särskilda omständigheter dertill föranleda», inlösa jernvägen med allt tillbehör, dock ej förr än 20 år förflutit från det jernvägen i sin helhet för allmän trafik öppnats. I löseskilling skulle då erläggas ett belopp, som efter 5 procent gifver en årlig ränta, motsvarande, om lösningsanspråket väckes tidigare än 40 år efter det banan öppnats för trafik, 2 gånger, men, om det senare väckes, $1\frac{1}{2}$ gång beloppet af den nettoinkomst banan, enligt hvad dess egare kunde tillförlitligt styrka under de 10 näst föregående åren i medeltal årligen lemnat. Om jernvägens egare ej kunde eller ville tillförlitligt styrka ofvannämnda nettoinkomst, skulle lösningspriset bestämmas på annat sätt genom gode män och enligt särskilda föreskrifter.*

På de vilkor, som nu antydts, har således beviljats koncession å en jernväg, som genom sitt läge bildar en icke ovigtig länk i den komplex af enskilda jernvägar, genom hvilka åt en stor bergslag skulle beredas lättade transporter af kol och jerneffekter. I fråga om sättet för trafikens uppehållande saknas alla andra föreskrifter än de allra nödtorftigaste, som afse skydd för lif och egendom. Afgifter skulle få upptagas utan annan begränsning än den, att de ej finge öfverstiga de för andra jernvägar högst medgifna. Stadgandet är icke fullt tydligt och kan lätt gifva anledning till olika meningar, i det att det kan ifrågasättas, huruvida fraktafgifterna mot bestridande af jernvägens egare få af Kongl. Maj:t sänkas under hvad de utgjort för sådana enskilda jern-

* Då Frövi—Ludvika jernväg ännu icke varit så länge öppnad för trafik, att lösningsanspråk mot densamma kan väckas, är det icke möjligt att på grund af nu tillgängliga uppgifter beräkna, hvilket pris den skulle kunna betinga. Antager man emellertid, att den af 1886 års ekonomiska komité uppgifna nettoinkomsten för åren 1881—85 förblifver lika under åren 1886—90 och att sistnämnda år lösningsanspråk kunde framställas, skulle köpskillingen enligt koncessionen uppgå till närmare 9 millioner kronor — ett belopp, som visserligen i och för sig må synas lågt, då jernvägen vid 1885 års slut kostat i anläggning mer än $12\frac{1}{2}$ millioner kronor, men i förhållande till dess afkastningsförmåga måste anses väl högt. Skulle nämligen nettoinkomsten för de 10 åren 1881—90 i medeltal, såsom ofvan antagits, utgöra kr. 222,439: —, skulle afkastningen icke utgöra mer än omkring 2,47 procent å den antagna köpeskillingen.

vägar, som funnos vid tiden för koncessionens beviljande eller om nämnda egare ega begära afgifternas höjande till samma belopp, som i senare tider allmänt eller i enstaka fall faststälts för nyare jernvägar. Koncessionen förtjenar uppmärksamhet jemväl ur den synpunkt, att den afser en jernvägsanläggning, hvilken i olikhet med de förut i landet tillåtna enskilda jernvägarne icke fått något annat direkt statsunderstöd än upplåtelse af viss slags jord, rätt till grustägt å kronans jord o. s. v. Det vill synas, att man ansett företaget, i saknad af förmånen af annat och mera verksamt statsunderstöd, ej böra belastas med andra än sådana vilkor och förbehåll, som alldeles oundgängligen erfordrades för att tillgodose uppfyllelsen af sökandenas förbindelse att utföra sjelfva jernvägsanläggningen. Sålunda nämner koncessionen intet angående sökandenas skyldighet att styrka, att de förfogade öfver nödiga medel till jernvägens fullbordan och förseende med tillräcklig materiel. Och hvad de förbindelser angår, som sökandena ålades med afseende på sättet för jernvägens utförande, måste de anses synnerligen lindriga. Utan att behöfva framlägga en fullständig plan för jernvägens sträckning, tillätos de att expropriera mark o. s. v. Också har icke någon generel plan blifvit fastständ utan har fastställelse å planer för särskilda delar af jernvägen meddelats å olika tider.* Hvad angår äfventyr för åsidosättande af vissa angifna koncessionsvilkor, äro dessa icke heller betungande eller ens egnade att gifva staten något verksammare inflytande å jernvägens förvaltning och sättet för trafikens uppehållande. Utan att nu ingå i någon undersökning, huruvida staten kan anses hafva sörjt för att lämpliga organ äro för handen för att besörja den kontroll öfver jernvägens underhåll, så långt trafikens säkerhet erfordrar, som i koncessionen förutsättes, och under antagande att så verkligen är fallet, kan det likväl med fog ifrågasättas, om det äfventyr, nämligen trafikens inställande, som stadgas för underlåtenhet att vidtaga sådana förbättringar, »som för nödig

* Plan fastställdes sålunda d. 29/10 1870 för bandelen Frövi—Katrinelund; d. 10/9 1870 för bandelen Lindesberg—Lund; d. 14/1 1871 för bandelen Lund—Lerviken o. s. v.

säkerhet kunna föreskrifvas», har den betydelse, som dermed utan tvifvel afsetts. Trafikens inställande är en kraftåtgärd, som i vissa afseenden kan vara lika eller mera menlig för den, som använder densamma som för den, mot hvilken den riktas. »Trafikens säkerhet» är derjemte ett sväfvande begrepp och det kan derför befaras, att krafven på denna »säkerhet» till det yttersta reduceras så, att deras förverkligande egentligen kommer att bero på jernvägsegarens vilja och förmåga att tillgodose dem. Men i förevarande fall är intet stadgande gifvet derom, att medel skola af jernvägens egare afsättas för att vara i beredskap vid förefallande behof af förbättringar. Det synes derför tvifvelaktigt, om och i hvad mån staten skulle kunna, dess kontroll må vara effektiv eller icke, framtvinga verkställande af de förbättringar, som staten finner nödiga, men vederbörande icke vilja vidtaga. Hvad vidare angår fraktafgifterna är i koncessionen intet stadgadt om skyldighet att offentliggöra de fastställda taxorna eller huru och hvar en trafikant, som finner sig utsatt för orättmätig behandling från jernvägsegarnes sida, skall söka rättelse. Taxornas offentliggörande plägar väl föreskrifvas i de resolutioner, hvarigenom fastställelse å dem meddelas, men i koncessionen är derom intet stadgadt och det synes tvifvelaktigt, huruvida sådan förpligtelse kan, i fall af bestridande, påläggas jernvägsegarne. I sjelfva verket är dock detta af ringare betydelse i förhållande till den rätt, de obestridligen, hafva att utan offentliggörande efter behag sänka fraktafgifterna under de af Kongl. Maj:t faststälda. Häri ligger, enligt hvad erfarenheten visat, en våda af stor betydelse. Egarne till en jernväg, som har en dylik rätt, komma derigenom i tillfälle att så godt som efter behag reglera fraktprisen, ty det är gifvet, att huru än dessa blifvit bestämda i offentliga urkunder, de likväl alltid måste tilltagas så högt, att det skall vara möjligt och stundom fördelaktigt för egarne att åtnöjas med lägre. Kommer nedsättningen alla trafikanter likformigt till godo, innefattar nedsättningen en uppoffring från jernvägsegarnes sida; men detta lär ej ofta vara fallet. Tvärtom har det vanliga varit, att nedsättningarna endast förekommit i särskilda fall och till förmån

för vissa trafikanter, hvilka jernvägsegarne funnit sig böra i en eller annan form särskildt gynna. Utlandets erfarenhet har ådagalagt, att den makt, jernvägarne härutinnan hafva vare sig de jure eller till följd af svårigheten eller omöjligheten att öfvervaka denna gren af deras verksamhet, äfven blifvit begagnad i en omfattning, som väl icke kunnat blifva till fullo konstaterad, men hvars stora betydelse och menliga verkningar dock tillräckligt framgått af hvad som kommit i dagen.

Såsom redan visats, har såväl nu ifrågavarande jernväg som alla de förut omförmälda, hvilka ej erhållit särskilda koncessioner, makt att utan föregående offentliggörande efter behag sänka fraktafgifter för vissa eller alla trafikanter; hvarjemte saknaden af bestämmelser i syfte att kontrollera, att taxorna ej heller öfverskridas, gör det möjligt för dem att äfven härutinnan förfara med temligen stor frihet. Huruvida och i hvad omfattning refaktieväsendet vunnit insteg vid de svenska enskilda jernvägarne varder, i den mån ske kan, nedan föremål för någon belysning. Här har blott skolat påpekas, att ännu vid slutet af 1860-talet i då beviljade koncessioner eller med dem jemförliga urkunder icke gifvits några stadganden åsyftande att medföra inskränkning i samma jernvägars frihet att, åtminstone inom gränsen af sina taxor, bestämma hvilka afgifter de vilja utkräfva af den trafikerande allmänheten och hvilka kunna bestämmas olika för olika personer.

Den 12 Maj 1869 aflät Riksdagen till Konungen två särskilda skrifvelser (N:ris 62 och 63), hvilka äro af vigt såsom utvisande, huru, vid denna tid, statens förhållande till den enskilda jernvägsindustrien uppfattades. Enligt hvad i den förra af ifrågavarande skrifvelser anfördes, hade inom Riksdagen väckts fråga om uppgörande af plan för framtida jernvägsanläggningar samt sättet för deras utförande; och Riksdagen hade med anledning häraf tagit i öfvervägande gjorda framställningar om godkännandet af vissa jernvägslinier, hvilka för landets utveckling i industrielt hänseende kunde anses af behofvet mest påkallade och hvilkas utförande derför borde af staten på tjenligt sätt uppmuntras. Uppgöran-

det af en sådan plan ansåg Riksdagen vara så mycket mer angeläget som, efter det statens förnämsta behof af jernvägar blifvit fyldt, de derefter erforderliga jernvägsbyggnaderna skulle utgöras af en stor mängd ortsbanor, hvar för sig hufvudsakligen betjenande särskilda landsdelars lokala behof. Alla dylika jernbanor, som för det dåvarande vore ifrågasatta eller framdeles kunde blifva föreslagna, vore naturligtvis icke af lika vigt, hvadan det med afseende på privatbanorna blefve nödvändigt att klassificera dem under flere afdelningar. För den närmaste framtiden kunde understöd icke afses för andra än de vigtigaste och enligt Riksdagens åsigt borde i första rummet upptagas de banor, som afsåge bergsbrukets befordrande, hvilket vid stambanornas anläggande icke i någon väsentlig mån kunnat afses. De bergslager, som företrädesvis vore i behof af lättade kommunikationer vore, enligt Riksdagens åsigt, otvifvelaktigt Vestmanlands, Nerikes och Dalarnes. Tre dylika bergslagsbanor angaf Riksdagen såsom de vigtigaste, nämligen mellan *Frövi* och *Falun* med grenbana till *Insjön*, förlängning af *Utterbergsbanan* till trakten af Ludvika samt mellan *Ludvika* och *Norbergs* bergslag. Näst bergslagsbanorna ansåg Riksdagen böra ifrågakomma:

1:o Köping—Hultbanans utsträckning från Köping till norra stambanan;

2:o jernväg från Vexiö till Kalmar och Karlskrona;

3:o jernväg från Nässjö till Vestervik eller Oskarshamn;

4:o jernväg från norska gränsen i riktning mot Fredrikshald till någon punkt på Uddevalla—Venersborgs jernväg, så belägen att banan kunde sträckas till Göteborg och längs vestra kusten till Helsingborg.

Ehuru Riksdagen visserligen fann önskligt, att ifrågavarande banor kunde komma till stånd utan statens biträde, fann Riksdagen sådant icke kunna påräknas, hvadan ock, då det icke torde kunna förnekas, att staten genom banornas anläggning tillskyndades betydliga fördelar, Riksdagen fann det icke kunna anses såsom ett för staten främmande åliggande att på lämpligt sätt främja deras anläggning. I valet mellan de tre olika sätt, på hvilka detta hufvudsakligen kunde ske, nämligen genom låneunderstöd, räntegaranti eller

anslag, ansåg Riksdagen statsunderstöd under den sistnämnda formen helst böra lemnas. Riksdagen slutade med att anhålla, att Kongl. Maj:t måtte pröfva dels hvilka jernvägsanläggningar kunde anses för landets industri mest af behofvet påkallade under den närmaste tiden af 12—15 år samt den ungefärliga kostnad, hvartill deras anläggning kunde antagas uppgå, dels lämpligaste sättet att befordra deras utförande genom ett eller flere enskilda bolag, vare sig genom direkt anslag till belopp af högst $^1/_4$-del af anläggningskostnaden eller på annat sätt, samt att till följande Riksdag framställning i ämnet måtte aflåtas.

Samma Riksdag, som aflät ofvanberörda skrifvelse, gick i viss mån den begärda utredningen i förväg, ty enligt en annan samma dag som den förra afgifven skrifvelse anmälde Riksdagen, att densamma, på grund af gjord framställning, för en tillämnad jernväg mellan Nässjö och Oskarshamn anvisat 1,000,000 rdr att, sedan banan blifvit färdigbygd, afsynad och godkänd, på sätt Kongl. Maj:t kunde finna för godt föreskrifva, tilldelas det för nämnda jernväg bildade bolag, med vilkor att detsamma under år 1869 använde minst en lika stor summa till arbetets bedrifvande och sålunda tillfälle till utkomst bereddes åt ortens nödlidande och arbetsförtjenst saknande befolkning, samt att bolaget uppfylt de vilkor, Kongl. Maj:t för understödets erhållande kunde komma att föreskrifva.

De vilkor, Kongl. Maj:t faststälde för statsbidraget och som äro angifna i Kongl. Br. den 18 Juni 1869, afse hufvudsakligen endast uppgörandet af plan för och kontrollen öfver banbyggnadens utförande samt dess slutliga afsyning. Någon egentlig koncession har för denna jernväg icke meddelats, så vida ej såsom sådan får anses resolutionen den 26 Februari 1869, hvarjemte bolagsordning faststälts. I sjelfva verket torde ock ifrågavarande jernväg i afseende på sjelfständighet gent emot staten, derest denna skulle finna sig föranlåten ingripa i jernvägens trafikförhållanden, intaga en förmånlig ställning.

1869 års skrifvelse om plan för framtida enskilda jernvägsanläggningar blef icke utan verkan, om än denna blef

en annan än den vid skrifvelsens aflåtande afsedda. Kongl. Maj:t tillsatte nämligen en komité, som afgaf utlåtande den 29 Augusti 1870.

Komitén redogör utförligt för icke mindre än vid pass 33 olika enskilda jernvägsföretag, hvaröfver handlingar och kostnadsförslag med tillhörande kartor och ritningar ingifvits till civildepartementet och derifrån aflemnats till komitén. Beträffande det sekundära nät af jernvägar, som, efter det stambanorna i rikets södra och mellersta delar blifvit färdigbygda eller åtminstone till riktningen bestämda, skulle af enskilda bolag anläggas och hufvudsakligen bekostas, ansåg komitén det vara af synnerlig vigt, att jemväl ett sådant nät, om det skulle utöfva en välgörande verkan på industrien i allmänhet och befordra dess utveckling, uppgjordes med afseende på stora allmänna förhållanden, hvarvid afstånden mellan jernvägarne blefve så afpassade, att med undvikande, så vidt ske kunde, af konkurrensbanor, dock i möjligaste måtto hvarje del af landet komme inom trafikområde af en för densamma lämplig jernväg. Sekundärnätets banor borde vidare sammanbinda vigtigare platser i det inre landet med hvarandra eller med hamnar å kusterna och afseende jemväl fästas å punkter, lämpliga för anknytning af möjligen blifvande jernbanor. Slutligen uttalade komitén, att hufvudsaklig hänsyn borde tagas till sådana banor, som befordrade bergsbruket.

I enlighet med dessa allmänna grunder uppstälde komitén förslag till banor, som borde i nätet intagas och af hvilka större delen, i jemväl angifven ordning, borde af staten understödjas. I fråga om formen för sådant understöd fann komitén den af 1869 års Riksdag angifna vara den lämpligaste, nämligen statsanslag till belopp af $^1/_4$-del af anläggningskostnaden. Härigenom undginge nämligen staten bättre att inblandas i de särskilda bolagens affärsförhållanden än fallet antagligen skulle blifva genom tillämpning af något annat understödssätt, såsom genom lån, räntegaranti o. s. v. Komme nettobehållningen af trafiken å de med anslag understödda jernvägarne att öfverstiga en viss procent af anläggningskostnaden, borde i all framtid bestämd andel af detta

öfverskott tillfalla staten (= hälften af nettobehållningen öfver $4^1/_2$ procent af anläggningskostnaden enligt faststäldt kostnadsförslag). Kongl. Maj:t borde äfven ega att i vederbörande jernvägsbolags direktioner insätta en ledamot och att utse revisor att deltaga i granskningen af förvaltning och räkenskaper.

Den summa, som för främjande af det sekundära nätet tillhörande jernvägar af komitén beräknades, uppgick till 700,000 rdr under 12 à 15 år; hvarjemte komitén för låneunderstöd för lokalbanor med högst hälften af anläggningskostnaden ifrågasatte 300,000 rdr årligen under 13 år.

Såsom fördelar, hvilka skulle vinnas genom antagande af plan för enskilda jernvägsanläggningar, framhöll komitén:

att nödiga upplåningar kunde på ett mera tillfredsställande sätt ordnas, då utgifterna voro på förhand och för en icke alltför kort tidsperiod kända;

att de särskilda orterna, som kunde beräkna vid hvilken tid och till hvilket belopp statens bidrag utfölle, komme i tillfälle att bilda bolag och i god tid vidtaga förberedande åtgärder för sina jernvägsanläggningar;

att industriella anläggningar kunde förberedas och uppstå å tjenliga platser, som blifvit obegagnade af ovisshet, om och när nödiga kommunikationer kunde erhållas;

att de industriidkare inom landet, som tillverkade jernvägsmateriel, kunde med någorlunda visshet beräkna åtgången deraf; och

att de ständigt återkommande och på Riksdagens öfriga arbeten skadligt inverkande jernvägsstriderna blefve i väsentlig mån förekomna.

Mot komiténs förslag afgaf en ledamot reservation, hvari en gensaga inlades mot det sätt, hvarpå enligt komiténs förslag statens understöd åt enskilda jernvägar skulle utgå. Under åberopande af skäl, hvilkas vigt svårligen kan jäfvas, uttalade bemälde ledamot, att lån till $^2/_3$-delar af anläggningskostnaden och mot 4 procent ränta samt andel i vinsten, då nettobehållningen öfverstege 4 procent å sagda kostnad vore både för staten och de enskilda bolagen fördelaktigare än det af komitén förordade statsbidraget till $^1/_4$-del

med andel i vinsten, då nettobehållningen först öfverstege $4^1/_2$ procent å förutnämnda kostnad.

Vid 1871 års Riksdag stego de till Riksdagen framburna förslagen om statsunderstöd åt enskilda jernvägar till ett betydligt antal och, det nyss omförmälda komitébetänkandet blef i vissa delar äfven behandladt. Men sedan detsamma afgifvits, hade ej få nya förslag till jernvägsanläggningar i riket uppstått och Kongl. Maj:t hade ej heller funnit sig kunna framlägga något förslag af den beskaffenhet, som i Riksdagens skrifvelse den 12 Maj 1869 åsyftats.

I det utlåtande (N:o 42), som Stats-Utskottet afgaf angående, bland annat, anvisande af statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar, hade Utskottet att behandla ej mindre än 21 olika jernvägsprojekt, för hvilka i en mängd enskilda motioner statens medverkan begärdes, men Utskottet fann det icke lämpligt, att Riksdagen till slutlig behandling företog frågan, om hvilka enskilda jernvägsanläggningar som under den närmaste framtiden borde af staten understödjas. Dock uttalade Utskottet, att det funnit de för sekundärnätets utläggande af komitén antagna grunder riktiga och i allmänhet konseqvent tillämpade, och Utskottet tillade endast några uppgifna jernvägsanläggningar, hvilka det ansåg böra i sekundärnätet upptagas. Det förslag, Utskottet efter en vidlyftigare motivering formulerade, gick ut på att till understödjande af sådana enskilda jernvägsanläggningar, som *Riksdagen* då eller framdeles kunde finna böra komma i åtnjutande af statsbidrag skulle anvisas 15 millioner rdr att utgå med 1 million rdr under hvart och ett af åren 1872—86 på vilkor, som nära öfverensstämde med de af komitén föreslagna, särskildt i hvad angick statens rätt till andel i vinsten och att utse en direktionsledamot samt revisor. Derjemte ansåg Utskottet en summa af $4^1/_2$ millioner rdr fördelade med 300,000 rdr om året på åren 1872—86 böra ställas till Kongl. Maj:ts disposition för understöd åt sådana enskilda jernvägsanläggningar, för hvilka icke afsågs någon del af det större anslagsbeloppet.

En särskild jernväg lyckades, bland de många föreslagna, tillvinna sig Utskottets bevågenhet nämligen *Karlskrona*—

Vexiö-banan, för hvilken föreslogs bidrag till belopp af 2,075,000 rdr, hvaraf 975,000 rdr utgjorde $^1/_4$-del af den beräknade kostnaden för banan, byggd smalspårig och 1,100,000 rdr tillskott för dess utläggande till samma spårvidd som stambanornas.

Utskottets förslag i nu ifrågavarande del (punkten 6:o) blef föremål för en ganska skarp kritik af ej mindre än 14 reservanter, hvilka ur olika synpunkter skärskådade detsamma. Fem af reservanterna ville, att hela frågan om plan för enskilda jernvägsanläggningar och sättet att understödja dem skulle för tillfället undanskjutas och således hvarken Kongl. Maj:ts förslag om fond å 5 millioner rdr till understöd enligt Kongl. Maj:ts bestämmande åt enskilda jernvägar eller Utskottets förslag bifallas. En annan reservant åter gaf uttryck åt en uppfattning af frågan, som synes vara förtjent af mycken uppmärksamhet. Han erinrade om den menliga verkan på representationens förhandlingar, som jernvägsstriderna allt ifrån sin uppkomst utöfvat; huru de enskilda intressena, blinda för eller ringaktande hvad statens högre intressen kräfde, kifvats om att åt sig rycka brorslotten af statens uppoffringar och bidrag, huru köpslaganden och förbund ingåtts för vinnande af sådant mål och för att af staten utpressa stundom mera än hvad med klokt ordnad hushållning var öfverensstämmande; — köpslaganden och förbund, hvilkas skadliga inflytande äfven mången gång sträckt sig till områden, hvilka för jernvägsangelägenheterna voro främmande. Vid sådant förhållande hade reservanten förestält sig, att Riksdagen med glädje och tacksamhet skulle emottaga Kongl. Maj:ts proposition, enligt hvilken åt Kongl. Maj:ts öfver de enskilda intressena stående, lugna och ansvarsfulla pröfning skulle öfverlemnas såväl fördelningen af det årliga anslagsbelopp, som Riksdagen för understöd åt enskilda jernvägsanläggningar ville stadga, som ock bestämmandet af den ordning, i hvilken och det sätt hvarpå understödet borde tillkomma de enskilda bolagen.

Ifrågavarande uttalande, hvilket i oförbehållsamhet söker sin like, är vigtigt, enär det berör ett förhållande, som särskildt i utlandet och i viss mån äfven i vårt land störande

ingripit i och hindrat genomförandet af en konseqvent, om sitt ändamål medveten jernvägspolitik.

Riksdagen visade sig ock fästa afseende vid den tanke, som i sistnämnda reservation uttalats, i det att Riksdagen enligt skrifvelse den 17 Maj 1871 (N:o 70) till låneunderstöd för enskilda jernvägar anvisade 10 millioner rdr, fördelade på 5 år, hvilket belopp Kongl. Maj:t egde använda till lån åt enskilda jernvägar enligt vissa vilkor och bestämmelser, bland hvilka här endast må nämnas dels att Kongl. Maj:t skulle ega att i direktionen för hvarje låneunderstödd jernväg insätta en ledamot samt att utse en revisor dels ock att hvarje jernvägsbolag, som erhållit låneunderstöd, i öfrigt vore underkastadt alla de vilkor och kontroller, Kongl. Maj:t pröfvade lämpliga och nödiga. En generel bestämmelse gafs äfven angående rättighet för dylikt jernvägsbolag att, om Kongl. Maj:t pröfvade sådant skäligt, kostnadsfritt undfå upplåtelse af erforderlig kronojord, som stode under kronans omedelbara disposition.

För den ofvan omförmälda jernvägen Karlskrona—Vexiö beviljades ett särskildt anslag å 1,1 million rdr med vilkor att den byggdes med samma spårvidd som stambanornas.

Genom Riksdagens nu nämnda beslut omintetgjordes möjligheten att för den fortgående tillväxten af det svenska jernvägsnätet åstadkomma en så beskaffad plan som den 1869 begärda och sedermera äfven utarbetade. De 10 millioner till låneunderstöd åt enskilda jernvägar, som Riksdagen anvisat, voro alltför begärliga för den mängd af enskilda jernvägsanläggningar, som vid början af 1870-talet voro inom de särskilda orterna ifrågasatta, för att deras intressenter skulle kunna låta sig nöja med att vänta på den utarbetade men hos Kongl. Maj:t ej slutligen pröfvade planens slutliga fastställelse.

Efter denna blick på jernvägspolitikens riktning vid 1870-talets början torde skildringen af koncessionsväsendets utveckling böra återupptagas.

Genom Riksdagens beslut år 1871 hade Kongl. Maj:t utöfver den redan förut utöfvade befogenheten att bevilja koncessioner fått i sin hand äfven rätten att bestämma, hvilka

jernvägar borde erhålla låneunderstöd. Väl hindrade icke detta, att Riksdagen framgent, såsom förut, sjelf bestämde om lån åt enskilda jernvägsföretag, men detta skedde dock i mindre skala än förut; och i allt fall låta de välgörande verkningarna af inskränkning i representationens inblandning i dylika frågor, utan att Kongl. Maj:t förut pröfvat huruvida det eller det företaget borde af staten understödjas, icke förneka sig.

År 1871 beviljades koncessioner å två enskilda jernvägar, af hvilka den ena i militäriskt hänseende och den andra på grund af sin stora utsträckning måste anses synnerligen vigtiga. De äro *Karlskrona—Vexiö* och *Bergslagernas* jernvägar. De för dessa jernvägar utfärdade koncessionerna äro dagtecknade den förra den 15 September och den senare den 26 September.

För Karlskrona—Vexiö jernväg beviljades såsom redan nämnts ett anslag å 1,1 millioner rdr, hvartill kom ett af Kongl. Maj:t anvisadt lån ur fonden af 2,6 millioner rdr. Mot dessa understödsbelopp förpligtades det för jernvägens byggande bildade bolaget hufvudsakligen ej till andra eller större skyldigheter än de för t. ex. Frövi—Ludvika jernväg stadgade. Äfventyren vid försummelse att följa planen för jernvägsanläggningen eller för jernvägsarbetets öfvergifvande eller för bristande underhåll jemkades dock något, i det att här stadgades såsom påföljd banans hemfallande till staten, hvilket äfven skulle kunna fordras, om betalning af statslånet icke fullgjordes. Med lånets beviljande sammanhänger statens rätt att utse en ledamot i bolagets styrelse och en revisor för deltagande i granskningen af förvaltning och räkenskaper; en rättighet, som förbehållits staten beträffande alla de med lån ur 10-millionersfonden understödda jernvägarne. Såsom en särskild befogenhet för staten med afseende på Karlskrona—Vexiö jernväg framstår endast rättigheten att i visst fall bestämma, huru mycket skall af årliga nettoinkomsten afsättas till underhålls- och ombyggnadsfond; en rättighet som äfven förbehållits staten med afseende på åtminstone en del af de på 1850- och 1860-talen låneunderstödda jernvägarne.

Uttryckligen är bolaget förpligtadt att omedelbarligen efter jernvägens fullbordan och afsyning öppna densamma för allmän trafik samt derefter och under all framtid samt utan något ytterligare bidrag af allmänna medel vidmakthålla jernvägen med allt hvad dertill hörer i sådant skick, att den må kunna för den allmänna rörelsen begagnas; men något bestämdt äfventyr har icke stadgats för det fall, att bolaget af annan orsak än bristande underhåll skulle inställa trafiken.

Den för *Bergslagernas* jernväg den 26 September 1871 utfärdade koncessionen har ett förspel derutinnan, att beträffande en del af ifrågavarande jernvägsanläggning (Falun —Göteborg), två grupper koncessionssökande samtidigt uppträdde. Å ena sidan och under framhållande, att af den för Frövi—Ludvika jernväg beviljade koncessionen (af den 22 September 1869) framginge koncessionshafvarnes afsigt att, om Frövi—Ludvika jernväg lemnade förväntad inkomst, utsträcka anläggningen mot norr dels till Falun och dels till lämplig plats vid Siljans närhet, yrkade de engelske intressenterne i Frövi—Ludvika jernväg, att de måtte erhålla företrädesrätt att på de i nyssberörda koncession stadgade vilkor anlägga banan Ludvika—Falun samt en bibana till Siljan eller Insjön såsom en fortsättning af Frövi—Ludvika jernväg, hvarå arbetena påbörjats. Å andra sidan yrkade 18 personer, bruksidkare och andra, att koncession måtte varda dem beviljad å anläggning af 5 sektioner af en jernväg mellan Falun och Göteborg. Under de förhandlingar, som egde rum, innan Kongl. Maj:ts resolution meddelades, framhölls från Frövi—Ludvikabanans intressenters sida det intrång i deras trafikområde, som den af motpartiet föreslagna nya linien till en del skulle vålla; och de gjorde upprepade framställningar i syfte att afvända faran. Medan sålunda de koncessionssökande å linien Falun—Göteborg vidkommande taxan för trafiken å den blifvande banan icke ville gå längre ned än till de generella fraktsatserna i statens taxa af den 4 April 1862, förklarade de engelska intressenterna i Frövi—Ludvika jernväg att, derest de erhölle tillstånd anlägga jernvägen till Falun från Ludvika jemte bibanan till Insjön, de voro villiga

att, i händelse en jernväg genom Vermland komme att anläggas från annan sydligare punkt å Frövi—Ludvika jernväg än Ludvika, exempelvis Ställdalen, tillämpa för transporten af gods från banan Falun—Insjön (Siljan)—Ludvika till den blifvande »Vermlandsbanan» och tvärtom, ofvannämnda taxa med de deri 1864 och 1867 gjorda reduktioner för hela den väglängd betraktad såsom ett helt, hvilken ifrågavarande gods komme att genomlöpa mellan Ställdalen och dess bestämmelsestation å banan mellan Ludvika och Falun eller Insjön (Siljan), under förutsättning af reciprocitet å Vermlandsbanan, äfvensom att godset på denna bana fraktades minst 4 svenska mil. Intressenterna fäste äfven uppmärksamheten derå, att väsentligt men komme att tillskyndas Frövi—Ludvikabanan, i händelse dels tillstånd till byggande af jernväg mellan Falun och Ludvika meddelades åt ett annat bolag och på andra vilkor än de af intressenterna anmälda dels rättighet medgåfves samma bolag att från Ludvika till Kil anlägga en jernväg, som på en sträcka af 3,3 svenska mil blefve en parallelbana till Frövi—Ludvika jernväg.

Kongl. Maj:t fann icke skäl fästa afseende vid de af intressenterna i Frövi—Ludvikabanan gjorda framställningarna, hvaremot koncession meddelades de svenska sökandena att i enlighet med deras begäran bygga 5 uppgifna bansträckor, nämligen Falun—Ludvika, Ludvika—Kil och Kil—Göteborg samt 2 bibanor. Ifrågavarande bansträckor, med undantag af en af bibanorna (Insjöbanan), som sedermera icke kom till utförande af dem, som derom först gjort ansökning, bilda nu, förenade under ett enda bolag, den s. k. bergslagsbanan.

Koncessionsvilkoren skilja sig, vidkommande denna jernväg, ej väsentligen från de förut för andra jernvägar stadgade. De upptaga det vanliga stadgandet om fastställande af plan och om arbetenas början och afslutande inom bestämda tider samt om tillämpning å jernvägarne eller jernvägen af 1864 års kungörelse. Jernvägsegarnes skyldighet att underkasta sig kontroll från statens sida såväl hvad angår de särskilda bandelarnes byggande som med afseende

på deras underhåll för all framtid, samt att verkställa de förbättringar, som för nödig säkerhet kunna anbefallas, är uttryckligen föreskrifven, samt det äfventyr för underlåtenhet härutinnan stadgadt, att trafiken å bristfällig jernväg inställes, intill dess sådan föreskrift blifvit verkstäld. — I fråga om afgifterna för trafiken är den bestämmelse meddelad, att de skola utgå enligt en af Kongl. Maj:t faststäld taxa, som hvart 5:te år kan lämpas efter sig då företeende förhållanden, men det tillägg är gjordt, att, hvarje gång taxan fastställes, de deri förekommande afgifterna icke skola sättas lägre än de vid samma tid för trafiken å statens jernvägar gällande afgifter, grundade på generella bestämmelser af beskaffenhet att kunna å ifrågavarande enskilda jernvägar (bergslagsbanan) tillämpas. Hänsyn till hvad intressenterna i Frövi—Ludvika jernväg anfört togs så till vida, att särskilda bestämmelser meddelades med afseende på afgifterna för fraktgods, som komme att transitera från Frövi—Ludvika jernväg in på Falu—Ludvikalinien eller tvärtom och dervid å förstnämnda jernväg forslades minst 4 svenska mil. Angående jernvägsegarnes skyldighet att fortskaffa trupper, allmänna posten m. m. för kronans räkning och priset derför är det vanliga stadgandet upprepadt om tillämpning å jernvägen af gällande bestämmelser för andra enskilda jernvägar i riket. Likaså innehåller koncessionen bestämmelser om jernvägsegarnes skyldighet att underkasta sig svensk lag och svensk domstol, att för förvaltningen af såväl trafiken som jernvägsbyggnaden utse en infödd svensk styresman eller en styrelse till minst $^{2}/_{3}$-delar bestående af svenska undersåtar och försedd med erforderlig fullmakt, vid äfventyr att Kongl. Maj:ts Befallningshafvande i förekommande fall eger utse ombud att å jernvägsegarnes vägnar svara.

Till säkerhet för jernvägsanläggningens utförande fordrades en deposition af penningar eller värdepapper till belopp af 200,000 rdr rmt, hvaraf särskildt 50,000 rdr för bibanan till Insjön. Ifrågavarande deposition skulle under vissa förutsättningar, såsom i händelse af försummelse att i rätt tid påbörja eller afsluta vissa arbeten eller delar af jernvägen, afvikelse från faststäld plan så att åsyftad trygghet eller

ändamålsenlighet derigenom förminskades o. s. v. helt och hållet eller delvis förverkas till statskassan. För den händelse att koncessionshafvarne icke inom ett år efter den dag, då enligt koncessionsbestämmelserna hvarje särskild jernvägssektion skulle vara för allmän trafik öppnad, fullbordade den del deraf, som vid besigtning enligt 3:e punkten i koncessionen kunde finnas återstå, eller rättade dervid anmärkta felaktigheter, skulle Kongl. Maj:t ega rättighet att för jernvägsegarnes räkning försälja sålunda ofullbordad eller bristfällig jernvägssektion med tillbehör i befintligt skick, hvarvid köparen skulle ega att åtnjuta de förre egarne tillförsäkrade fördelar, men hafva skyldighet att inom viss tid fullborda sektionen.

Åt staten har förbehållits rätt att inlösa ifrågavavarande jernvägssystem i dess helhet med allt tillbehör, dock ej förr än 20 år förflutit från det samtliga jernvägssektionerna blifvit för allmän trafik öppnade. Vilkoren för denna inlösen äro desamma som för inlösen af Frövi—Ludvika jernväg stadgade, med det tillägg att, på hvilket af de förutsatta sätten löseskillingen än varder bestämd, af jernvägsegarne bildad reservfond skall utan särskildt vederlag åtfölja banorna.

Slutligen förekomma stadganden om afgifvande årligen af berättelser rörande trafiken samt derom att, i fråga om tolkningen af koncessionens rätta förstånd och mening, innehafvarne af koncessionen skola vara underkastade Kongl. Maj:ts afgörande.

Sådant är hufvudinnehållet af de koncessionsvilkor, som stadgats för landets hittills största enskilda jernvägsföretag.

Det skulle medföra för stor vidlyftighet att i detalj redogöra för innehållet af hvarje under ifrågavarande period (1871—73) meddelad koncession. Det förefinnes visserligen med afseende på dessa koncessioner en skilnad mellan sådana, som meddelats i sammanhang med beviljande af lån ur 1871 års 10-millionersfond och sådana, hvilka tillkommit utan förutsättning af delaktighet i nämnda fond eller utan att erhålla lån af andra statsmedel, (ur handels- och sjöfartsfonden), men denna skilnad är icke af sådan beskaffenhet

att den för syftet med förevarande arbete behöfver i sina detaljer belysas.

Koncessionerna kunna väl i ett eller annat afseende under tidens lopp hafva blifvit ändrade eller, hvilket oftare varit händelsen, försedda med något tillägg. Detta senare har oftast, om ej uteslutande inträffat, när egare af redan koncessionerad jernväg erhållit ny koncession å anläggning af ytterligare jernvägar, i hvilket fall den senare koncessionen, i den mån den har annat innehåll i afseende på vilkor och förbehåll, verkar modifierande å den äldre, åtminstone så länge koncessionerna innehafvas af samma person eller bolag.

Den hufvudsakliga skilnaden mellan de koncessioner, hvilka tillkommit i sammanhang med beviljande af låneunderstöd, och dem hvilka utfärdats oberoende häraf, visar sig deri, att staten genom de bestämmelser, som afse att bereda skydd och säkerhet för lånebeloppens behöriga återbetalning, skaffat sig tillfälle att i vidsträcktare mån, än der anledning till särskilda bestämmelser härutinnan saknas, öfvervaka dessa jernvägars förvaltning samt tillse, att jernvägsegarne förfoga öfver tillräckligt kapital för anläggningarnas fullbordande och vidmakthållande. Hithörande bestämmelser afse, utom hvad till kontrollen öfver sjelfva byggnadsarbetena samt vissa säkerhetsåtgärder för aktiekapitalets behöriga indrifning hörer, de vanliga stadgandena om rätt för Kongl. Maj:t att utse ledamot i vederbörande jernvägsbolags styrelse och revisor att deltaga i revisionen af bolagens räkenskaper och förvaltning, om rätt att fastställa taxor och periodvis revidera desamma, att under viss förutsättning besluta om afsättning af medel till underhålls- och ombyggnadsfond, att kontrollera jernvägens underhåll och att undfå årliga statistiska uppgifter o. s. v. Någon inlösningsrätt till de låneunderstödda jernvägarne är i allmänhet icke annat än undantagsvis förbehållen, men det har dock förutsetts såsom möjligt, att de i ett visst fall skulle kunna komma att af staten öfvertagas. Detta nämligen, om jernvägsarbetet skulle alldeles öfvergifvas eller jernvägen efter dess fullbordan ej så underhållas, att den framgent kan begagnas eller betalningen af den erhållna försträckningen

icke vederbörligen fullgöras. Inträffar något af dessa fall, kan jernvägen hemfalla till staten utan rättighet för *aktieegarne* att af det allmänna erhålla någon ersättning för de tillskott, som blifvit af dem till företaget gjorda.

Hvad angår koncessionerna för de jernvägar, som icke erhållit statslån, råder mellan dem inbördes större olikheter än mellan de låneunderstödda jernvägarnes, hvilka senare koncessioner synas vara uppstälda enligt någorlunda likformiga formulär, närmast liknande de före periodens början (1871) tillämpade.

Beträffande statens kontroll öfver handhafvandet af trafiken å de icke låneunderstödda jernvägarne är rätten härtill förbehållen genom hänvisning till 1864 års kungörelse, hvilken dessa jernvägar i allmänhet förpligtats underkasta sig. För öfrigt förekomma de vanliga stadgandena om fastställande af taxor o. s. v., hvilka ej torde behöfva här särskildt upptagas.

En del af ifrågavarande koncessioner är dock förtjent af särskild uppmärksamhet, nämligen så vidt de angå de vigtigare banorna af större utsträckning. För dessa har stadgats skyldighet för vederbörande egare att under vissa vilkor underkasta sig inlösen från statens sida. Sådant förbehåll är gjordt beträffande Oxelösund—Flen—Vestmanlands samt Lund—Trelleborgs jernvägar och vilkoren äro hufvudsakligen lika med dem, som i samma afseende stadgats för Frövi—Ludvika och Bergslagernas jernvägar.

Under ifrågavarande period blef en fråga föremål för uppmärksamhet, som förut, åtminstone i liknande grad, icke gjort sig gällande, nämligen den om nya jernvägsföretags förhållande till äldre sådana och befogenheten att genom medgifvande af nya jernvägslinier inom trafikområden, som förut tillhörde redan befintliga kommunikationsmedel, störa dessa i sin verksamhet. Saken var såsom ofvan visats vid redogörelsen för tillkomsten af Bergslagsbanans koncession icke förut helt och hållet okänd, men den fick nu en större betydelse, hvilket visar sig vid närmare gransknig af särskildt den koncession, som den 9 Maj 1870 meddelades å anläggning af Östra Vermlands jernväg. Då nämligen an-

sökning om koncession derå gjordes, fäste, efter erhållen remiss, styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader uppmärksamheten derå, att den ifrågasatta jernvägsanläggningen från Kristinehamn till Persbergs grufvor och Finshyttan skulle komma att i hufvudsaklig mån upptaga all den rörelse, som förut framgått inom Filipstads bergslag i samma riktning till Venern dels på de af enskilda bolag med statsbidrag anlagda och i flere år trafikerade jernvägarne mellan sjöarne Yngen och Daglösen, mellan Yngen, den s. k. Östersjön och Öjevettern samt mellan Sjöändan och Kristinehamn dels ock på ett par uppgifna kanalleder. Med anledning häraf lemnades intressenterna i nämnda bolag tillfälle att yttra sig, huruvida från deras sida något funnes att invända mot den nya jernvägsanläggningen. De protesterade kraftigt mot det intrång, som hotade från det tillämnade jernvägsföretaget och fordrade, att den nya jernvägen icke skulle få sådan riktning, att den kunde konkurrera med de redan anlagda jernvägs- och kanalbyggnaderna. Frågan inveckla-des äfven derigenom, att samtidigt med den för Östra Vermlands jernväg gjorda ansökningen om koncession förelåg en annan, nämligen en af Filipstads norra bergslags jernvägsaktiebolag framstäld anhållan om koncession å en bana Filipstad—Nordmark, hvilken linie jemväl ingick i Östra Vermlands jernvägsprojekt.

Här förelågo onekligen tvistefrågor af ganska stor principiel vigt. I det förevarande fallet löstes de så, att, innan ärendet afgjordes af Kongl. Maj:t, förlikning beträffande en del af tvistepunkterna kom till stånd, i det att Östra Vermlands jernväg köpte ett par af de genom dess konkurrens hotade jernvägarne jemte sjötrafikled samt under vissa vilkor afstod från att utdraga jernvägen från Filipstad till Nordmark. Derjemte anmäldes, att underhandlingar blifvit inledda om inköp äfven af en annan af de protesterande kommunikationslederna. Statens jernvägstrafikstyrelse, som i frågan hördes, yttrade vidkommande sjelfva principfrågan, att det vore ett för det industriella lifvets framtid högst betänkligt prejudikat, om en äldre trafikled, hvilken endast kunde begagnas under den isfria delen af året, skulle kunna

hindra anläggandet af en ny, året om brukbar, mångdubbelt kraftigare trafikled, hvilken icke skulle genomgå det trafikområde, som den äldre redan upptagit, men endast träda i stället för annan förut befintlig om än konkurrerande led.

Den mening, trafikstyrelsen uttalat, blef den gällande, i det att den gjorda koncessionsansökningen med undantag endast i fråga om bandelen Filipstad—Nordmark, hvarutinnan ansökningen ansågs förfallen, af Kongl. Maj:t biföllls; dock med vissa modifikationer i syfte att trygga trafikens säkerhet å den af trafiklederna, om hvars inköpande underhandlingar inledts och hvilken, derest dessa ej ledde till uppgörelse, komme att qvarstå.

Östra Vermlands jernväg förpligtades jemväl vidtaga och bekosta anläggning och underhåll af alla de nya områden, som för en ändamålsenlig banförening med statens jernväg vid Kristinehamn erfordrades. De hvardera parten tillhöriga spåren såväl i bangården som mellan denna och hamnen skulle få gemensamt begagnas efter förhållningsregler, som, hvad statens jernvägar anginge, skulle fastställas af trafikstyrelsen och för Östra Vermlands jernväg af dess styrelse med rätt för Kongl. Maj:t att afgöra härvid möjligen uppkommande tvistefrågor.

Men icke endast med statens utan äfven med en del af Bergslagsbanan kom den nya jernvägen i beröring nämligen vid Herrhult och i fråga om den här nödiga korsningen förklarade Kongl. Maj:t, att Östra Vermlands jernväg hade att låta upprätta plan till ändamålsenlig föreningsstation mellan båda banorna och underställa den styrelsens för Bergslagernas jernväg pröfning. För den händelse öfverenskommelse ej kunde träffas om anläggningskostnadernas fördelning, gemensamt begagnande af stationen eller samtrafik, skulle tvistefrågorna underställas Kongl. Maj:ts afgörande. Enahanda föreskrifter lemnades med afseende på anslutningen vid Finshyttan med Filipstad—Nordmarksbanan. Derjemte tillkom nu ett generelt stadgande derom, att, i händelse ännu någon annan jernväg skulle komma att enligt Kongl. Maj:ts tillstånd anläggas så, att Östra Vermlands jernväg deraf berördes, denna senare jernväg skulle vara underkastad de be-

stämmelser, Kongl. Maj:t med anledning deraf kunde finna nödigt meddela.

Man kan ej annat än finna de koncessionsvilkor, för hvilka nu specielt redogjorts, vara synnerligen lindriga. De kunna icke förklaras ur annan synpunkt än den, som särskildt under den första tiden för det svenska jernvägsnätets utveckling omisskänligen ledt statsmakterna i fråga om statens förhållande till jernvägsbyggandet i landet, nämligen den, att staten, utom det att den sjelf sörjde för de s. k. stambanornas anläggning, hvad de enskilda jernvägarne angick i första rummet borde främja deras uppkomst utan att betunga dem med andra förpligtelser än sådana, som oundgängligen kräfdes för nödig säkerhet vid deras begagnande.

Sålunda finner man föga eller intet stadgadt ifråga om sättet för ordnandet af alla de gemensamma trafikangelägenheter, som måste varda en följd af jernvägsnätets fortgående utveckling och uppkomsten af allt flere och flere beröringspunkter mellan främmande jernvägar. Hvad nu närmast angår Östra Vermlands jernväg, har man ansett tillräckligt att åt denna jernväg öfverlemna att med öfriga vederbörande fritt öfverenskomma om de slags anordningar, som ofvan förmälts. Endast i händelse af tvist mellan de särskilda parterna har det allmänna förbehållits afgöranderätten. Åt enskilda har alltså i förevarande fall öfverlemnats att bestämma betydelsen af föreskrifter om anskaffande af »ändamålsenlig» föreningsstation mellan sammanlöpande banor. Men »ändamålsenligheten» kan bedömas olika; den kan te sig på *ett* sätt, sedd ur synpunkten af det allmännas och den stora trafikerande allmänhetens intressen och på *ett annat* sätt, sedd ur synpunkten af enskilda bolags intressen, hvilka i sjelfva verket med nödvändighet måste ej oväsentligt påverkas af möjligheten att utföra anläggningarna utan öfverskridande af de medel, ett knappt aktiekapital och en begränsad kredit ställa till deras förfogande. »Ändamålsenligheten» kan äfven visa sig olika vid olika tidpunkter, i det att hvad som finnes tillfredsställande, innan trafiken öppnats, derefter befinnes olämpligt. Skulle sådant inträffa, har staten ingen bestämdt anvisad utväg att framtvinga nödiga förändringar. De en

gång fastställda koncessionerna, planerna, ritningarna och kartorna m. fl. handlingar bilda en skyddsmur, bakom hvilken de enskilda bolagen kunna försvara sig; åtminstone så länge de icke behöfva utverka nya rättigheter eller försumma vissa särskilda förpligtelser såsom i fråga om återgäldande af lån m. m.

Det förtjenar jemväl uppmärksammas, att i åtskilliga koncessioner användes uttrycket »jernvägsegarne» i andra åter namnet på det aktiebolag, som erhållit tillstånd anlägga en viss jernväg. Olikheten synes bero endast derpå, huruvida koncession utfärdats åt enskilda personer, som sökt densamma i uppgifvet syfte att öfverlåta den å framdeles bildadt aktiebolag eller omedelbart åt ett sådant bolag, som redan varit färdigt, då koncessionen söktes. Huru som helst är olikheten icke utan sin betydelse. Ett aktiebolag kan förr eller senare under sin verksamhet upplösas och det kan då uppstå fråga, huruvida de förpligtelser, som gent emot det allmänna ålagts *bolaget,* ega gällande kraft äfven för dem, som efter detsamma blifvit egare af den större eller mindre del af bolagets egendom, som utgöres af jernvägen. En händelse har i senare tid inträffat, som gör den uppstälda frågan berättigad.

Det är ofvan antydt, att vissa jernvägar, som under perioden 1871—73 erhållit koncession, under en senare tid sökt och fått koncession å ny jernvägsanläggning, hvarvid uppställts andra och flere vilkor än de ursprungligen för hufvudlinierna bestämda. Sådant har inträffat i fråga om exempelvis Nora—Karlskoga och Oxelösund—Flen—Vestmanlands jernvägar, hvilka enligt särskilda beslut den 11 September 1874 för den förra och den 10 Augusti 1883 för den senare erhållit tillstånd att anlägga särskilda grenbanor i uppgifna riktningar, hvarvid beträffande särskildt de nya bandelarna lemnats åtskilliga nya stadganden. Sålunda har beträffande Oxelösundsbanan stadgats, att dess egare skola, i händelse annan jernväg skulle komma att med Kongl. Maj:ts tillstånd anläggas, så att den nya grenbanan (Skogstorp—Hjelmaren) deraf berördes, vara underkastade de bestämmelser, som Kongl. Maj:t kunde finna nödigt att af

sådan anledning meddela. Hvad åter Nora—Karlskogajernvägens grenbanor (Karlskoga—Venern och Ringshyttan—Jernboås) angår, har med afseende på dem statens befogenheter än mer utvidgats i förhållande till de för hufvudbanan bestämda. Sålunda är i fråga om grenbanorna statens inlösningsrätt förbehållen på hufvudsakligen samma vilkor som de här ofvan beträffande andra banor framstälda. Innehafvarne af koncessionen hafva derjemte, vidkommande tolkning af dess rätta mening, förpligtats underkasta sig Kongl. Maj:ts afgörande och statistiska uppgifter skola af jernvägsegarne årligen afgifvas. Beträffande anslutningen till statens jernväg vid Karlskoga meddelades äfven föreskrifter, af hvilka en del afsåg hufvudlinien och åsyftade en bättre anordning af anknytningen än förut. Staten fritogs äfven från skyldighet att lemna bidrag till kostnaderna för inledande vid Karlskoga af de nya grenbanorna.

Under åren 1874—79 utfärdades ett betydligt antal nya koncessioner å enskilda jernvägsanläggningar, men dessa anläggningar äro hvar för sig i allmänhet endast kortare sträckor. Koncessionsvilkoren förblefvo under början af perioden i det närmaste oförändrade, men deremot under dess lopp något skärpta. Statens rättighet att i de enskilda jernvägarnes styrelser insätta en ledamot samt att genom ombud deltaga i de årliga revisionerna är såsom förut beroende af den omständighet, huruvida statslån lemnats eller icke, och hvad angår rättigheten att bestämma taxor och afgifter för trafiken såväl den allmänna som den särskilda, hvilken afser trupper och effekter för kronans räkning, har man ej kommit längre än förut. Det är, hvad angår de allmänna fraktafgifterna, fortfarande ej fråga om annat än maximaltaxor utan effektiv kontroll öfver sättet för deras tillämpning i förekommande fall. Ej heller med afseende på de förhållanden, som närmare behandlas i 1864 års kungörelse, har utvecklingen gått längre än till de stadganden, som i denna kungörelse lemnats med de ändringar deri, som åstadkommits genom den här ofvan berörda K. Kung. den 11 Dec. 1874.

Deremot har under perioden (K. Kung. den 11 Dec. 1874 i Sv. Förf. saml. N:o 107) en särskild författning ut-

färdats angående ordningen för afsyning och besigtning af enskilda jernvägar och deras upplåtande för allmän trafik. Ur författningen, hvilken för föreliggande arbete icke är af större vigt, må endast framhållas, att, medan förut styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader haft ett dominerande inflytande på de ärenden, som i författningen beröras, nu lemnats statens jernvägstrafikstyrelse tillfälle att i någon mån hafva ett ord med i laget. Endast undantagsvis har denna senare styrelse förut blifvit hörd i koncessionsfrågor; en omständighet hvilken icke saknar sin vigt vid bedömandet af jernvägsväsendets utveckling i landet. Trafikstyrelsens yttrande har i allmänhet icke infordrats i andra fall än då en enskild jernväg skolat sammanbindas med en redan förut för trafik öppnad stambana eller då alldeles särskilda omständigheter gjort ett sådant yttrande nödigt. Detta inträffade under perioden 1871—73 exempelvis under förhandlingarna angående koncession åt Östra Vermlands jernväg samt i några andra fall, der rent speciela förhållanden kräfde dylikt yttrande. Deremot har icke ansetts nödigt inhemta trafikstyrelsens utlåtande om t. ex. nyttan och nödvändigheten eller den lämpligaste sträckningen af den mängd enskilda jernvägar, för hvilka under såväl perioden 1871—73 som längre fram på 70-talet söktes koncession med eller utan understöd genom lån eller anslag. Det är uppenbart, att man nästan uteslutande fäst afseende vid sättet för jernvägarnes utförande, och sökt att, så godt sig göra låtit, härutinnan träffa nödiga anstalter för en verksam kontroll. Onekligt är, att denna synpunkt är synnerligen vigtig, men det kan ifrågasättas, huruvida icke derjemte afseende bort i vidsträcktare mån än i verkligheten skett fästas äfven vid den andra, för hvilken trafikstyrelsen skulle varit en naturlig målsman.

Koncessionsvilkoren hafva emellertid, såsom redan antydts, under åren efter 1874 något utvecklats i syftning att bereda staten större rättigheter gent emot de enskilda jernvägarne. Kongl. Maj:ts rätt att afgöra frågor om tolkning af koncessionernas rätta mening är numera alltid förbehållen äfvensom, så godt som undantagslöst, jernvägsegarnes skyl-

dighet att, om framdeles annan jernväg skulle komma att med Kongl. Maj:ts tillstånd anläggas, så att förut koncessionerad jernväg deraf berördes, underkasta sig de föreskrifter, Kongl. Maj:t med anledning deraf kunde finna nödigt meddela. De förändringar i koncessionsvilkoren, som hufvudsakligen egt rum, afse dels, utom de redan nämnda bestämmelserna angående afsyning och besigtning af enskilda jernvägsanläggningar, statens rätt att inlösa vissa jernvägar (under periodens början hufvudsakligen endast de jernvägar, som direkt anslöto sig till stambanorna) och dels stadganden i syfte att bereda generalstaben vissa rättigheter beträffande de enskilda jernvägarne.

Hvad inlösningsrätten angår, är den ännu i koncessioner från 1874 (såsom t. ex. beträffande Sala—Tillbergabanan) bestämd på samma sätt som förut i fråga om bergslagsbanan, Oxelösund—Flen—Vestmanlands jernväg m. fl. I koncessioner från 1875 och följande år börja emellertid andra inlösningsvilkor att betingas. Sålunda har i koncessioner, som meddelats den 5 November 1875 å den s. k. Dalslandsbanan och den 22 September 1876 å Norsholm—Bersbo jernväg stadgats, beträffande inlösen för statsverkets räkning af jernvägslinierna, att sådan inlösen kan ske, sedan 25 år tilländagått efter det någon del af banorna blifvit för allmän trafik öppnad. Efter Kongl. Maj:ts godtfinnande beräknas priset antingen så, att detsamma, i händelse lösningsanspråket väckes inom 40 år från det någon del af banan öppnats för trafik, motsvarar 4 gånger summan af hela den under då senast förflutna 10 år enligt behöriga räkenskaper uppkomna nettobehållning af trafiken, innefattande alla under samma tio år gjorda utdelningar till delegarne i banan jemte ränte- och kapitalafbetalningar å upptagna lån samt afsättning af kontanta medel eller öfverförande af säkra fordringar till befintlig reserv- eller förnyelsefond, men, om lösningsanspråket väckes senare, svarar mot 3 gånger sammanlagda nettobehållningen för de 10 sistförflutna åren beräknad på nyss angifna sätt; eller ock så att, sedan jernvägen med allt tillbehör värderats af 5 gode män, af hvilka Kongl. Maj:t utsett 2 och jernvägsegarne 2 samt de sålunda valde den 5:te, det

af dessa gode män faststälda värde skall, om lösningsanspråket är väckt inom 40 år, efter det del af jernvägen öppnats för trafik, fördubblas, men, om det är senare väckt, höjas med 50 procent. Statsverket skall erlägga lösesumman vid tillträdet och denna skall anses utgöra inlösningsvärdet af hela den jernvägssträcka, hvarom fråga är, med alla dess fasta och lösa tillhörigheter af hvad slag de vara må äfvensom af banans hela i behåll varande reserv- och förnyelsefond, utan annat undantag än af de för trafikens behof i förråd befintliga förlags- och konsumtionsartiklar, såsom obegagnade skenor med tillbehör, syllar, stenkol, oljor och dylikt; och skall egendomen till statsverket afträdas skuldfri eller ock behörigt afdrag å löseskillingen vid afträdandet göras för beloppet af bolagets utelöpande obligationer och andra skuldförbindelser af sådan beskaffenhet, att jernvägen med dess tillhörigheter för dem utgöra laglig pant, samt bolaget åligga att årligen, efter det behörig revision af jernvägens förvaltning och räkenskaper egt rum, insända till civildepartementets expedition för att der förvaras fullständig uppgift å beloppet af de utdelningar till aktieegarne, de kapital- och räntebetalningar å upptagna lån samt de öfverföringar af medel till reserv- och förnyelsefonden, som för det år, revisionen omfattar, blifvit utaf öfverskott å banans inkomster bestridda.

På hufvudsakligen enahanda vilkor är inlösningsrätt förbehållen svenska staten med afseende på åtskilliga andra jernvägar, å hvilka koncessioner meddelats under åren 1876—82, bland hvilka de vigtigaste äro Wislanda—Bolmen, Gotlands, Krylbo—Borlänge, Varberg—Borås och Hör—Hörby.

I en koncession, utfärdad den 1 September 1882 å anläggning af *Siljans jernväg* (Borlänge—Insjön) har förbehållits svenska statsverket rätt att, sedan 25 år tilländagått, efter det jernvägen i sin helhet eller till någon del blifvit för allmän trafik öppad, inlösa densamma mot ett penningbelopp, som, efter hvad för koncessionshafvarne må vara förmånligast, antingen beräknas så, att detsamma motsvarar två gånger summan, enligt behöriga räkenskaper, af hela den under de tio år, som förflutit närmast före det, hvarunder

lösningsanspråket väckts, uppkomna nettobehållning af trafiken, innefattande alla under samma tid gjorda utdelningar till aktieegarne jemte ränte- och kapitalafbetalningar å upptagna lån samt afsättning af kontanta medel till befintlig reserv- eller förnyelsefond; eller ock bestämmes af fem gode män, af hvilka Kongl. Maj:t utser två och koncessionsinnehafvarne två, hvarefter de fyra sålunda valde tillkalla den femte.

I en den 17 November 1882 utfärdad koncession å *Gefle—Ockelbo* jernväg har beträffande statens inlösningsrätt stadgats, att svenska statsverket är berättigadt inlösa jernvägen med tillhörigheter med ett penningbelopp,

a) som, om sådant sker inom tio år efter det jernvägen i sin helhet eller till någon del blifvit för allmän trafik öppnad, skall motsvara hvad densamma med tillhörigheter och trafikmateriel, enligt behöriga räkenskaper, kostat med tillägg af ränta efter fem för hundra om året efter afdrag af den nettoinkomst, banan under tiden lemnat, och

b) som, om inlösen sker efter tio år från det banan blifvit i sin helhet eller till någon del upplåten för allmän trafik, skall allt efter det sätt, som finnes vara för koncessionsinnehafvarne förmånligast, antingen beräknas så, att detsamma motsvarar två gånger summan, enligt behöriga räkenskaper, af hela den under de tio år, som förflutit närmast före det år, hvarunder lösningsanspråket är väckt, uppkomna nettobehållning af trafiken, innefattande alla under samma tio år gjorda utdelningar till delegarne i jernvägen jemte ränte- och kapitalafbetalningar å upptagna lån samt afsättning af kontanta medel eller öfverförande af säkra fordringar till befintlig reserv- eller förnyelsefond; eller ock bestämmes af fem gode män, af hvilka Kongl. Maj:t utser två och koncessionsinnehafvarne två, hvarefter de fyra sålunda valde tillkalla den femte.

För *Skåne—Hallands* (koncession den 17 Juli 1882), *Halmstad—Varbergs* (koncession den 20 Oktober 1882) *Kinnared—Fegens* (koncession den 18 Januari 1884), *Göteborgs—Varbergs* (koncession den 31 Oktober 1884) jernvägar äro stadgade samma inlösningsvilkor som beträffande Gefle—Ockelbo

jernväg, hvaremot dessa vilkor vidkommande *Finspong—Norsholms* jernväg (koncession den 1 September 1882) öfverensstämma med de för Siljans jernväg stadgade.

För en af de enskilda jernvägar, som i senare tid låtit mycket tala om sig, nämligen *Luleå—Ofotenbanan* är i koncessionen, som är utfärdad den 8 December 1882, stadgadt förbehåll om statens inlösningsrätt, hvilket förbehåll har en något olika affattning med motsvarande förbehåll i de här ofvan nyss omförmälda koncessionerna. Beträffande Luleå—Ofotenbanan är nämligen föreskrifvet, att inlösningsrätten inträder, sedan 40 år tilländagått efter det jernvägen i sin helhet eller till någon del blifvit öppnad för allmän trafik. Löseskillingens belopp skall utgöra tjugu gånger hela den, enligt behöriga räkenskaper, under de tio år, som förflutit närmast före det år, hvarunder lösningsanspråket väckts, i medeltal uppkomna årliga nettobehållning å trafiken, innefattande alla under samma tio år gjorda utdelningar till delegarne i jernvägen jemte ränte- och kapitalafbetalningar å upptagna lån samt afsättning af kontanta medel eller öfverföring af säkra fordringar till befintlig reserv- eller förnyelsefond.

Då, till följd af särskilda, allmänt kända förhållanden vid denna jernväg det nu antydda förbehållet om rätt för staten att inlösa jernvägen kan anses sakna afseväird praktisk betydelse, torde det ej vara behöfligt att här närmare redogöra för detsamma.

Man finner vid granskning af de i koncessioner efter 1873 stadgade förbehållen om statens inlösningsrätt till enskilda jernvägar, att desamma ej oväsentligt utvecklats i förhållande till dem, som under tidigare skeden af vårt jernvägsväsende uppstälts. Omisskänligen har man från statens sida sökt att så formulera det i de under senare år utfärdade koncessionerna uppstälda förbehållet om inlösningsrätt så, att staten hvarken skall behöfva, när den förr eller senare kan vilja inköpa vissa jernvägar, med afseende å hvilka sådant inköp från början förutsetts, erlägga större köpskilling än som motsvarar verkliga värdet å föremålet eller underkasta

sig tidsödande och svåra underhandlingar om den riktiga grunden för köpskillingens beräknande. Och genom det i senare koncessioner vanligen upptagna stadgandet, att koncessionsinnehafvaren skall vara skyldig till civildepartementets expedition årligen insända uppgifter angående utdelning till aktieegarne m. m., som för inlösningsprisets fixerande erfordras, har det onekligen sörjts för att något material må förefinnas. Det torde dock möjligen kunna betviflas, att ifrågavarande stadgande under alla förhållanden skall visa sig medföra den praktiska nytta, som dermed afsetts. Ty något äfventyr är icke utsatt för underlåtenhet att lemna de äskade uppgifterna och äfven om de skulle i behörig ordning ingifvas, är det aldeles icke klart, att de äro så uppstälda, att de lemna den säkra ledning för bedömandet af inlösningsprisets belopp, som åsyftats. Räkenskaper kunna nämligen ordnas på många sätt och utomlands har det, på sätt jernvägarnes historia flerstädes visar, icke mött nämnvärda svårigheter att låta räkenskaperna eller sammandrag af dem utvisa just ett på förhand afsedt resultat. Dessutom är det med den frihet, som de enskilda jernvägarnas förvaltningar faktiskt ega med afseende på ordnandet af sina affärer och sättet att administrera banorna och trafiken å dem, uppenbart, att jemte sjelfva slutresultatet eller nettobehållningen å en viss jernvägs trafikerande, äfven andra omständigheter måste tagas i betraktande vid bedömandet af det rätta inlösningspriset. Hit hör frågan, *huru* en viss nettobehållning, afsättning till reserv- och andra fonder, m. m. kunnat åstadkommas. Genom användande af refaktier och åtskilliga andra dylika åtgärder har det visat sig, att utvägar ingalunda saknas att låta siffrorna framvisa resultat, hvilka i sjelfva verket undandraga sig verklig och effektiv kontroll.

Härmed är ingalunda sagdt, att icke formuleringen af de i senare tiders koncessioner införda förbehållen angående statens inlösningsrätt till vissa jernvägar i sjelfva verket är tillfredsställande nog. Man har förbehållit staten inlösningsrätten på antydda vilkor och detta faktum har i och för sig en ingalunda ringa betydelse, om och när fråga på allvar uppstår att för statens räkning förvärfva enskilda jernvägar.

En bestämd utgångspunkt för underhandlingarna finnes i dessa fall; och den omständighet, att man i de svenska jernvägskoncessionerna afstått från införande af det slags vidlyftiga kontroller öfver de enskilda jernvägarnes ekonomiska förvaltning, som flerstädes i utlandet brukats, kan vid kännedom om de resultat, som man med dylika kontroller nått vid utländska jernvägar, snarare betraktas såsom en förtjenst än en brist. Ty hvad har i sjelfva verket vunnits med den invecklade kontroll- och uppsigtsapparat, som är anordnad i t. ex. Frankrike och Schweiz m. fl. länder? Och hvad har i England samt i några af Amerikas förenta stater åstadkommits med den det allmänna på papperet förbehållna rätten att under vissa förutsättningar och inom vissa gränser reglera jernvägstaxorna?

Vid jemförelse härutinnan lärer det icke kunna anses såsom någon afseväard brist, att det svenska statsverket icke belastats med de dryga omkostnaderna för en genomgående kontroll å de enskilda jernvägarnes räkenskaper och ekonomi. Den staten förbehållna inlösningsrätten till vissa enskilda jernvägar har hitintills icke i nämnvärd mån kommit till användning och man har derför icke någon erfarenhet om, huru den tager sig ut i praktiken. Såsom visst lärer det dock kunna antagas, att, när denna rätt en gång i större skala måste göras gällande, underhandlingarna säkerligen icke skola så lätt aflöpa, som de enkla bestämmelserna i ämnet låta förmoda.

Hvad koncessionsväsendet i öfrigt angår, spåras onekligen i de koncessioner, som efter 1873 utfärdats, stegrade anspråk från statens sida på uppsigt öfver de enskilda jernvägarnes förvaltning och det sätt, hvarpå i denna det allmännas intressen ses till godo.

Att lemna en sammanträngd redogörelse för utvecklingen inom vårt koncessionsväsende under senare år, är förenadt med åtskilliga betydande svårigheter, hvilka författaren ingalunda mäktat öfvervinna. Ämnet är förut föga bearbetadt och endast få förarbeten finnas att tillgå. Bland ifrågavarande svårigheter må följande särskildt framhållas.

Koncessioner, som utfärdats nära nog samtidigt eller med jemförelsevis kort tids mellanrum, afvika i allmänhet i sak ej synnerligen mycket från hvarandra hvad de allmänna vilkoren angår; men man finner dock som oftast skiljaktigheter i ordalag, om hvilka det ej är lätt att utröna, huruvida meningen varit att åstadkomma en verklig olikhet i koncessionsvilkoren eller om man ansett de olika uttryckssätten betyda ett och detsamma. För att belysa detta förhållande må ett exempel anföras. Jemte några andra utfärdades år 1874 följande koncessioner å enskilda jernvägar: den 10 April för en jernväg *Nordmark—Klarelfven,* den 1 Maj för *Sala—Tillberga,* den 15 Maj för *Nybro—Säfsjöström,* den 25 Maj för *Säfsnäs* och 11 December för *Bånghammar —Kloten,* alla sålunda inom kortare tid än ett år. I de 4 första af ifrågavarande koncessioner förklaras, att Kongl. Kungörelsen den 21 Oktober 1864 angående vissa bestämmelser i fråga om begagnande och underhåll af enskilda bolags för allmän trafik upplåtna jernvägar skall vara tilllämplig på ifrågavarande jernvägar, hvaremot i den sistnämnda jernvägens koncession motsvarande stadgande affattats sålunda, att gällande bestämmelser i fråga om begagnande och underhåll af enskilda bolags för allmän trafik upplåtna jervägar skola vara tillämpliga på Bångbro—Klotens jernväg. Samma dag, som sistnämnda jernväg erhöll koncession, utfärdades den här ofvan omförmälda Kongl. Kung. (den 11 Dec. 1874) angående förändrad lydelse af vissa punkter i 1864 års kungörelse och olikheten i ordalag torde väl närmast bero på den vidtagna ändringen i den sistnämnda författningen. Fråga kan emellertid vara, om ej något mera än en blott formel olikhet i koncessionernas affattning i förevarande afseende förefinnes. Huru som helst vill det synas som om staten med afseende på jernvägen Bånghammar—Kloten skulle faktiskt vara i besittning af större prerogativ i fråga om denna i och för sig temligen obetydliga jernvägs begagnande och underhåll än i fråga om de 4 öfriga, som här omförmälts, äfven om något sådant icke varit afsedt.

Den för Sala—Tillberga jernväg utfärdade koncessionen hör till de koncessioner, i hvilka från det allmännas sida

gjorts jemförelsevis obetydliga förbehåll om uppsigt och kontroll. I likhet med hvad fallet är med så godt som alla enskilda jernvägars koncessioner, hvilka afse anläggning af jernväg, som i en eller flere punkter skall sammanknytas med redan befintlig eller koncessionerad jernväg, stadgar den nu ifrågavarande koncessionen, att, derest icke angående anknytning i angifna punkter med statens och en enskild jernväg öfverenskommelser kunna träffas med vederbörande (i förra fallet Kongl. trafikstyrelsen och i senare fallet den sistnämnda enskilda jernvägens styrelse), egarne till Sala—Tillbergabanan skola vara underkastade de bestämmelser, Kongl. Maj:t, på anmälan, kan finna godt i ämnet meddela. I detta afseende har sålunda samma praxis, som förut tillämpats, blifvit bibehållen. Om någon skyldighet för Sala—Tillbergabanans egare att underkasta sig Kongl. Maj:ts beslut i fråga om samtrafik med anknytningsbanorna stadgas intet och ej heller lemnas några anvisningar, som begränsa egarnes till de två enskilda jernvägarne befogenhet att sjelfständigt genom öfverenskommelse ordna sammanbindningen af deras banor i anknytningspunkterna. Med afseende på den staten förbehållna inlösningsrätten till Sala—Tillbergabanan och ett eventuelt begagnande af densamma, hade dock stadganden i frågan kunnat väntas.

Vid en kortfattad sammanfattning af de hufvudsakliga vilkoren enligt de här ofvan omförmälda koncessionerna af år 1874 finnes att, förutom de vanliga förbehållen om statens rätt att utöfva tillsyn under byggnadstiden, med afseende på förhållandena, sedan jernvägarne kommit i det skick, att trafiken å dem må kunna öppnas och sedan detta skett, äro hufvudsakligen följande:

1. att arbetena skola vara inom viss tid påbörjade och afslutade;

2. att koncessionen under vissa förutsättningar är förverkad;*

* Hvad Sala—Tillberga, Nordmark—Klarelfven och Säfsnäsbanorna angår om icke arbetet å banorna börjats inom viss tid samt hvad de båda öfriga, Bånghammar—Kloten och Nybro—Säfsjöströmbanorna beträffar, äfven i det fall att vissa för en hvar af dem bestämda belopp icke blifvit inom bestämd tid deponerade i Statskontoret.

3. att densamma ej må å annan utan Kongl. Maj:ts samtycke öfverlåtas;

4. att, sedan efter skedd besigtning banorna befunnits så färdiga, att trafiken å dem anses kunna öppnas, kontroll från statens sida får ega rum med afseende på underhållet och att de förbättringar som för *nödig säkerhet* kunna föreskrifvas, skola verkställas, vid äfventyr af trafikens inställlande;

5. att transporter af trupper, post m. m. skola ega rum emot den ersättning, som enligt gällande bestämmelser utgår för dylika transporter å andra enskilda jernvägar i riket;

6. att afgifterna för trafiken skola utgå enligt taxa, som, efter derutinnan afgifvet förslag, Kongl. Maj:t pröfvar och fastställer, och hvilken taxa i allmänhet bör hvarje femte år lämpas efter sig då företeende omständigheter;

7. att staten, der så erfordras, skall ega rättighet att utefter banorna anlägga och begagna elektrisk telegraf med dertill hörande inrättningar;

8. att statistiska uppgifter angående banorna årligen och enligt faststäldt formulär skola ingifvas till Kongl. trafikstyrelsen;

9. att i fråga om tolkning af koncessionernas rätta mening jernvägarnes egare (koncessionsinnehafvarne) äro underkastade Kongl. Maj:ts afgörande.

Härförutom finnas åtskilliga andra stadganden, af hvilka dock här endast torde behöfva omförmälas de, hvilka beträffande Bånghammar—Kloten och Nybro—Säfsjöströms jernvägar uppställa fordran om verkställande till säkerhet för dessa jernvägars koncessionsmessiga fullbordande af deposition i Statskontoret af vissa penningebelopp. Ifrågavarande belopp skulle tillfalla statsverket till en fjerdedel, om arbetet å jernvägarne icke i rätt tid påbörjats, samt i sin helhet, om antingen arbetet å jernvägarne, ehuru i rätt tid påbörjadt, icke inom utfäst tid i allo fullbordats, eller under anläggningen afvikelser gjorts från den faststälda planen så, att åsyftad trygghet eller ändamålsenlighet derigenom förminskats; hvarjemte, beträffande Bånghammar—Klotenbanan, förbehållits, att, om antingen denna jernvägs egare icke inom

ett år fullbordat den del af banan, som vid besigtning eller afsyning funnits ofulländad, eller de icke rättat vid besigtningen eller afsyningen anmärkta felaktigheter, för vederbörande egares räkning jernvägen med tillbehör finge säljas i befintligt skick, med rättighet för köparen att åtnjuta de jernvägens förra egare tillförsäkrade förmåner, men med skyldighet för honom att inom viss tid fullborda banan.

Under åren 1875—79 utfärdades koncessioner å ganska omfattande och betydelsefulla jernvägsanläggningar, af hvilka de märkligare äro *Dalslandsbanan* (den 5 November 1875), *Krylbo—Borlänge* (den 12 April 1876) *Vislanda—Bolmen* (den 28 April 1876), *Gotlands* (den 5 Maj 1876) och *Norsholm—Bersbo* (den 22 Sept. 1876) m. fl.

Koncessionsvilkoren äro med några förändringar, hvilka nedan skola angifvas, desamma som de, hvilka här ofvan omförmälts beträffande jernvägar, hvilka erhållit koncession efter 1873.

Hvad de åsyftade förändringarna angår, märkes först Dalslandsbanans koncession, hvilken jernväg som bekant, utgör en föreningslänk mellan Sverige och Norge. Vissa af de särskilda koncessionsvilkoren för denna jernväg kunna anses bero på just denna omständighet. Sålunda må i förbigående anmärkas, att särskilda föreskrifter meddelats i fråga om planer för spårutläggningar och andra anordningar vid stationer och hållplatser, i det att man föranstaltat, att chefen för generalstaben skulle få tillfälle yttra sig öfver dem, innan de af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen faststäldes. Åt Kongl. Maj:ts eget afgörande förbehölls bestämmandet af läget och anordningarna af föreningspunkten mellan den svenska Dalslandsbanan och den norska Smaalenenesbanan; hvaremot det som vanligt, hvad svenska jernvägar inbördes angår, öfverläts åt Dalslandsbanans och Bergslagernas jernvägsstyrelser att sjelfva öfverenskomma om anslutningen mellan jernvägarne i Mellerud och om samtrafik, så att Kongl. Maj:t derutinnan endast hade att afgöra de tvister i ämnet, som mellan jernvägarne kunde uppstå.

Af större vigt än de nu nämnda äro några andra förbehåll, som gjorts med afseende på Dalslandsbanan. Sålunda

har i koncessionen för denna jernväg lemnats föreskrifter om viss beskaffenhet å jernvägens vagnar, så att dessa skola kunna begagnas å statens jernvägar och tillsammans med dessas vagnar, äfvensom att signalerings- och bevakningssystemen vid Dalslandsbanan skola vara lika med statens; hvarjemte uttryckligen föreskrifvits vissa anordningar i syfte att bereda särskild vattentillgång utöfver den ordinarie trafikens behof.

Vidare är från statens sida det förbehåll gjordt, att, derest Kongl. Maj:t sådant påkallar, å Dalslandsbanan skola anordnas vissa postförande tåg å bestämda tider att under de vilkor och mot den godtgörelse, Kongl. Maj:t finner godt bestämma, ställas i förbindelse med dylika posttåg å den norska statsbanan och å Bergslagernas jernväg; hvarjemte stadgats att i krigstid, då Kongl. Maj:ts sådant påfordrar, Dalslandsbanan med rörlig materiel och tjenstepersonal skall ställas till Kongl. Maj:ts förfogande mot den ersättning, som Kongl. Maj:t bestämmer.

I bolagets styrelse eger Kongl. Maj:t förordna en ledamot (äfvensom en suppleant för denne) och likaså eger Kongl. Maj:t utse en revisor att deltaga i de årliga räkenskapsrevisionerna.

I koncessionen förekommer jemväl, utom särskilda bestämmelser med afseende på tullbehandlingen af varor, som in- eller utföras å jernvägen, äfven den bestämmelsen att uppgifter angående jernvägen enligt faststäldt formulär skola årligen meddelas generalstaben, hvarjemte åt de officerare, som kunna erhålla generalordres eller chefens för generalstabens ordres att studera banans trafikförhållanden, skola lemnas alla af dem äskade upplysningar och fritt tillträde till jernvägens lokaler.

Med undantag af de i koncessionen för Dalslandsbanan inryckta bestämmelserna om inrättande af postförande tåg och om rätt för Kongl. Maj:t att förordna styrelseledamot och revisor, till hvilka ej finnas motsvarigheter i andra koncessioner från denna tid (1875—79), äro i öfriga koncessioner under dessa år vilkoren i allt hufvudsakligt lika med de ofvan för Dalslandsbanan angifna, särskildt hvad angår de

generalstaben och vissa officerare förbehållna rättigheterna. Krigstidsvilkoret finnes ock i allmänhet stadgadt i alla hithörande koncessioner.

Genom ifrågavarande vilkor hafva onekligen koncessionerna något utvecklats i syfte att vidga statens inflytande gent emot de enskilda jernvägarne. Men i det stora hela hafva de vidtagna ändringarna icke varit synnerligen ingripande. I många fall är det fortfarande liksom förut öfverlemnadt åt de enskilda jernvägsbolagen att genom öfverenskommelser sinsemellan ordna vigtiga angelägenheter, särskildt i fråga om sättet för anslutning af nya banor med äldre i föreningspunkterna. Anspråken på företeende af planer till jernvägsanläggningar i sammanhang med ingifvandet af koncessionsansökningarna äro fortfarande mycket små, i det att det visar sig, huru beträffande ett stort antal enskilda jernvägar Kongl. Maj:t i koncessionerna endast gjort förbehåll om framtida pröfning hos Kongl. Maj:t sjelf eller någon underordnad myndighet af de delar af planerna, i hvilka luckor funnits eller i hvilka omarbetning ansetts nödvändig. I fråga om samtrafik med andra jernvägar meddelas i allmänhet icke några föreskrifter i koncessioner af äldre datum än 1876 och der de förekomma hänvisas till blifvande öfverenskommelse mellan vederbörande jernvägsegare med skyldighet för den ene eller andre att, om öfverenskommelse ej kan träffas, underkasta sig Kongl. Maj:ts afgörande. Deremot finner man i koncessioner från denna tid stadganden, hvari framskymta, att den koncessionsbeviljande myndigheten börjat få ögonen öppna för det förhållande, att i förut utfärdade koncessioner väl liten hänsyn tagits till möjligheten att anordningar, hvilka vid tiden för koncessions beviljande kunde synas lämpliga och tillräckliga för den då förutsedda trafikens behof, framdeles under olika förhållanden kunde komma att behöfva ändras för att tillgodose växande kraf på vederbörande jernvägars trafikförmåga, i hvilket afseende det naturligtvis kunde vara nyttigt eller nödigt att äfven det allmänna skulle kunna göra sin vilja i någon mån gällande. I koncessioner från de senare åren på 1870-talet är det derför ej ovanligt, att Kongl. Maj:t förordnar, att åt stationer

och hållplatser skall gifvas det omfång, att de icke allenast för det närvarande äro tillräckliga och för trafikens säkerhet betryggande utan äfven må kunna framgent motsvara en växande trafiks fordringar på ökadt utrymme. Tillsynen öfver att dessa Kongl. Maj:ts föreskrifter blifva behörigen tillämpade är i allmänhet öfverlemnad åt den för byggnadsarbetena förordnade kontrollerande ingeniören, hvadan på dennes uppfattning och omdöme beror, huru i hvarje fall de kraf skola tillgodoses, å hvilka de ifrågavarande föreskrifterna syfta.

I koncessioner från början af 1880-talet blifva i allmänhet vilkoren ej oväsentligt skärpta mot hvad de varit i förut beviljade. Redan i koncessionerna för exempelvis *Gärds härads* jernväg (den 11 Februari 1881), *Hör—Hörby* jernväg (den 3 Februari 1882) m. fl. finner man, utom de vilkor och förbehåll, som plägat bestämmas i koncessioner från senare delen af 1870-talet, äfven bestämmelser derom, att inför Kongl. Maj:t skall inom viss tid och på sådant sätt, som Kongl. Maj:t kan godkänna, styrkas, att koncessionssökandena eller koncessionens innehafvare förfoga öfver ett kapital, som är fullt tillräckligt för jernvägsanläggningens fullbordande. Innan detta skett få i allmänhet vederbörande icke begagna rätten att inlösa erforderlig jord eller å sålunda förvärfvad jord börja jernvägsarbetena och, om den nämnda skyldigheten åsidosättes, skall koncessionen vara förverkad. Tillika har Kongl. Maj:t i de koncessioner, om hvilka nu är fråga, i regel och således icke såsom förut endast i särskilda undantagsfall, såsom då det kunnat förutses, att ett befintligt eller blifvande jernvägsbolag hufvudsakligen skulle komma att bestå af utländingar, plägat fordra att deposition af ett visst belopp penningar eller godkända värdepapper skall i statskontoret verkställas inom viss tid, vid äfventyr, i händelse detta försummas, att koncessionen äfven i detta fall varder förverkad samt tillika en viss del af depositionsbeloppet förloras. Hela depositionen jemte koncessionen förverkas i det fall, att jernvägsarbetena, ehuru i rätt tid påbörjade, icke å bestämd tid fullbordas eller att sådana af-

vikelser från planen gjorts, att åsyftad trygghet och ändamålsenlighet förminskats.

I koncessioner från senare hälften af år 1882 upptages i allmänhet i sammanhang med det vanliga stadgandet derom, att Kongl. Maj:t skall ega bestämma taxa för trafiken äfven stadgande, att vederbörande jernvägsegare eller koncessionsinnehafvare skola vara skyldiga underkasta sig de bestämmelser i fråga om samtrafik med andra enskilda jernvägar eller statens samt om afgifterna derför, som kunna af Kongl. Maj:t utfärdas. Så t. ex. ifråga om *Skåne—Hallands* jernväg (den 17 Juli 1882), jernvägen *Borlänge—Insjön* (den 1 September 1882), *Finspong—Norsholm* jernväg (den 1 September 1882), *Gefle—Ockelbo* jernväg (den 17 November 1882) m. fl.

Under den tid, hvarom nu är fråga, finner man äfven huru hänsyn allt mer tagits till den rol jernvägarne spela under krig. Utom det vanliga vilkoret i fråga om rätt för Kongl. Maj:t att i krigstid använda enskilda jernvägar, finnes nämligen, huru Kongl. Maj:t i åtskilliga på senare tider utfärdade koncessioner funnit sig med hänsyn till militära behof böra meddela särskilda föreskrifter med afseende på längden och beskaffenheten af mötesspår, anskaffandet af vattentillgång för ett visst antal bantåg i dygnet o. s. v. Sådant har skett exempelvis med afseende på *Gefle—Ockelbo* jernväg, *Halmstad—Varberg* jernväg (koncession den 31 Oktober 1884) m. fl. Inflytandet af de militära synpunkterna märkes äfven i föreskrifter, som i koncessioner från 1880-talet intagits, angående vissa jernvägars byggnadssätt, beskaffenheten af jernvägsskenor, rörlig materiel o. s. v. Men det synes äfven, att åtminstone en del af sådana slags föreskrifter gifvits i en form och med sådana inskränkningar, som påkallats af hänsyn till vederbörande koncessionssökandes antagna eller uppgifna förmåga att gå i land med utförandet af dessa föreskrifter. Med andra ord hafva de kraf, som ur det allmännas synpunkt ansetts önskliga och afsevärda, jemkats i den mån man funnit, att de skulle menligt inverka på jernvägsegarnes ekonomiska intressen för stunden. Detta förfarande är helt naturligt och alldeles detsamma som så godt som öfverallt måst användas, der man öfverhufvud velat främja enskildt

jernvägsbyggande. Men följden har blifvit den lika naturliga, att, medan å ena sidan staten sjelf vid anläggningen af sina egna linier kunnat tillgodose det allmännas kraf, i fråga om enskilda med staten sammanhängande jernvägar dessa kraf måst i större eller mindre omfattning uppoffras.

I vissa koncessioner, som beträffande jernvägar af någon större utsträckning tillkommit under de sista åren af förra hälften af 1880-talet, såsom t. ex. i fråga om *Göteborg—Varbergs* jernväg (den 30 Oktober 1884) har förordnats, att, om för beredande af genomgående bantåg till befordrande af *resande* och allmänna posten å viss jernväg och med densamma i förbindelse varande jernvägar, Kongl. Maj:t finner, att tågen å jernvägen böra på visst sätt ordnas, koncessionsinnehafvarne skola vara skyldiga ställa sig till efterrättelse, hvad Kongl. Maj:t i sådant afseende bestämmer.

Det svenska koncessionsväsendet företer, såsom af den föregående kortfattade framställningen torde framgå, en fortgående utveckling i syfte att bereda staten möjlighet att tillgodose större och vigtigare intressen än de, som torde hafva föranledt enskilda att nedlägga penningar på åstadkommandet af jernvägsanläggningar i olika delar af landet. Försök hafva icke saknats under senare tider att så långt som möjligt åstadkomma enhet i de bestående koncessionerna med anlitande af de utvägar, som erbjödos af det förhållande, att staten vid sidan af de förmåner, som beviljats enskilda jernvägar genom sjelfva koncessionerna, främjat sådana äfven genom beviljande af lån. Sålunda har Riksdagen i skrifvelse den 16 Maj 1886 hos Kongl. Maj:t anmält, att Riksdagen, med anledning af väckta motioner, beslutit medgifva, att de enskilda jernvägsaktiebolag, hvilka erhållit lån ur de af 1871 och 1876 årens Riksdagar beviljade anslag till låneunderstöd för enskilda jernvägar finge, om de sådant önskade och före utgången af år 1886 derom hos Fullmäktige i riksgäldskontoret gjorde anmälan, återbetala sin skuld till riksgäldskontoret på sådant sätt, att annuiteten, utan rubbning af öfriga för lånet gällande bestämmelser, för tiden från och med år 1887 beräknades till 5 procent å ursprungliga försträckningsbeloppet, af hvilken annuitet först skulle godt-

göras ränta efter 4½ procent å oguldet kapitalbelopp och återstoden utgöra afbetalning derå; dock under vilkor, att de jernvägsaktiebolag, som häraf sig begagnade, skulle vara underkastade de jemkningar i erhållna koncessionsvilkor, hvilka Kongl. Maj:t ur statens och det allmännas synpunkt samt för åstadkommande af närmare öfverensstämmelse med de under senare tid gifna koncessioner, kunde finna skäl att föreskrifva och före den 1 December 1886 delgåfve bolagens styrelser. De enskilda jernvägar, som åsyftas i nyssberörda riksdagsskrifvelse äro följande: *Karlskrona—Vexiö, Krylbo—Norbergs, Upsala—Margretehill* (= Upsala—Gefle), *Bergslagernas, Södra—Dalarnes, Varberg—Borås, Vislanda—Bolmen, Gotlands* samt *Hultsfreds—Vestervik* och *Vestervik—Åtvidaberg—Bersbo,* således tillhopa 10 enskilda jernvägar af hvilka flere ganska betydliga. Enligt Kongl. Brefven den 1 Oktober och den 19 November 1886 hafva de vilkor blifvit bestämda, som Kongl. Maj:t funnit böra uppställas för räntenedsättningen och för vinnande af de jemkningar i koncessionsvilkoren, hvarom Riksdagen uttalat sig. Ifrågavarande vilkor, hvilka förelades *vederbörande jernvägsaktiebolag* att underkasta sig, voro följande:

att afgifterna för transporter å de särskilda bolagens banor skola utgå enligt taxa, som af Kongl. Maj:t är eller varder faststäld och hvilken taxa i allmänhet bör å vissa tider, som Kongl. Maj:t bestämmer, lämpas efter sig då företeende omständigheter; skolande bolagen vara pligtiga ställa sig till efterrättelse de bestämmelser i fråga om samtrafik med statens eller enskildas jernvägar och om afgifterna derför, som af Kongl. Maj:t utfärdas; äfvensom i öfrigt alla de vilkor och kontroller, som af Kongl. Maj:t pröfvas lämpliga och nödiga;

att å banorna skola fortskaffas trupper, fångar och allmänna posten samt ombesörjas alla andra för kronans eller det allmännas räkning ifrågakommande person- och varutransporter, allt mot den ersättning, som enligt gällande eller blifvande bestämmelser utgår för dylika transporter å de enskilda jernvägarne i riket; hvarjemte i krigstid, då Kongl. Maj:t sådant fordrar, jernvägarne med rörlig materiel och

tjenstepersonal skola ställas till Kongl. Maj:ts förfogande mot den godtgörelse, som af Kongl. Maj:t bestämmes;

att, i händelse annan jernväg skulle komma att med Kongl. Maj:ts tillstånd anläggas så, att bolagens banor deraf beröras, bolagen äro underkastade de bestämmelser som Kongl. Maj:t kan finna nödigt af sådan anledning meddela;

att, derest för transporter för kronans eller det allmännas räkning eller för beredande af genomgående bantåg till befordran af resande eller allmänna posten å bolagens och med de samma i förbindelse varande jernvägar, Kongl. Maj:t finner, att tågen å bolagens banor böra med hänsyn till tiderna eller eljest på visst sätt ordnas, bolagen äro skyldiga ställa sig till efterrättelse, hvad Kongl. Maj:t i sådant fall bestämmer;

att bolagen skola dels före December månads utgång hvarje år tillhandahålla generalstaben statistiska uppgifter angående banan, uppstälda enligt derifrån meddeladt formulär, dels ock lemna de officerare, hvilka kunna erhålla ordres att studera banornas trafikförhållanden, alla af dem äskade upplysningar och fritt tillträde till banornas lokaler; samt

att svenska staten, der så erfordras, skall ega att utefter jernvägen, utan ersättning till dennas egare, anlägga och begagna telegrafledning och telefonledning med dertill hörande inrättningar.

Derjemte uppstälde Kongl. Maj:t särskilda fordringar med afseende på inlösen för statens räkning af samtliga de ifrågavarande bolagens jernvägar. För sju sådana, hvilka varit trafikerade kortare tid än tio år, nämligen Bergslagernas, Södra Dalarnes, Varberg—Borås, Vislanda—Bolmens, Hultsfred—Vesterviks, Vestervik—Åtvidabergs—Bersbo och Gotlands, formulerades inlösningsvilkoret i öfverensstämmelse med motsvarande vilkor för Skåne—Hallands jernväg, hvilken undfått lån ur 1881 års fond för låneunderstöd åt enskilda jernvägar. Beträffande åter de tre öfriga bolagens banor, nämligen Karlskrona—Vexiö, Krylbo—Norbergs och Upsala—Gefle bestämdes inlösningsvilkoret något annorlunda, men då för de båda senare jernvägarne anbudet om räntenedsättning å deras lån icke blifvit antaget, och således endast har tillämpning på Karlskrona—Vexiöbanan torde här endast be-

höfva anmärkas, att, om inlösen sker *efter* tio från det banan i sin helhet upplåtits för trafik, det penningbelopp, som staten bör betala, skall motsvara tjugu gånger det belopp, hvartill medeltalet uppgår af de nettobehållningar, som uppkommit af trafiken under de tio år, hvilka förflutit närmast före det år, hvarunder lösningsanspråket är väckt. Sker åter inlösen *inom* tio efter det banan i sin helhet, upplåtits för trafik skall lösesumman motsvara tjugu gånger medeltalet af enahanda nettobehållningar under de år, jernvägen trafikerats.* Alternativt kan äfven lösesumman komma att bestämmas af fem gode män.

Förutom Krylbo—Norbergs och Upsala—Gefle jernvägar har äfven från Bergslagsbanans sida anbudet om räntenedsättning å beviljade statslån afböjts, hvaremot de sju återstående antagit detsamma och underkastat sig de af Kongl. Maj:t i ämnet beslutade vilkoren.

Erinringar ang. det svenska koncessionsväsendet.

Genom den föregående framställningen torde hafva framgått, huru det svenska koncessionsväsendet småningom utvecklat sig. Man finner, huru till en början, då fråga var endast om kortare bansträckor, spridda här och der i landet utan samband med hvarandra, koncessionsvilkoren voro temligen enkla och huru de först efter hand i den mån den ena länken efter den andra tillkom, hvarigenom nätet i sin helhet vidgades och allt flere och flere orter sattes i förbindelse med hvarandra, blifvit mera invecklade, i det att allt flere och flere förhållanden måst vid koncessionernas meddelande beaktas. Det svenska koncessionsväsendets styrka och svaghet beror derpå, att de urkunder, som grundlägga enskilda personers eller associationers rätt att anlägga och upplåta jernvägar till begagnande, uteslutande hvila på rent administrativa föreskrifter. Härigenom har det — och detta är fördelen — varit möjligt att efter sig företeende förhållanden och omständigheter lämpa koncessionsvilkoren, så att dessa kunnat afpassas allt efter som regeringen funnit vilkoren böra bestämmas i enlighet med de framträdande krafven

* Då Karlskrona—Vexiöbanan trafikerats i mer än 10 år, har detta vilkor icke praktisk betydelse nu mera.

för stunden. Men ett system sådant som det svenska lider dock i åtskilliga afseenden af betydlig svaghet; och detta icke endast ur teoretisk synpunkt utan, såsom erfarenheten visat, äfven i praktiskt hänseende. Visserligen måste det erkännas, att på papperet tillförsäkrats staten, åtminstone hvad angår enskilda jernvägar, hvarå koncessioner meddelats mot slutet af 1870-talet och derefter, så vidtomfattande rättigheter, att den genom att göra fullt bruk af desamma bör kunna antagas ega medel i sin hand att öfvervaka och verksamt främja det allmännas intressen i jernvägsväsendet, hvilka staten har att tillgodose och hvilka kortast kunna sammanfattas så, att jernvägarnes egenskap att utgöra ett *allmänt* samfärdselmedel varder tillgodosedt. Fråga lär dock med fog kunna framställas, huruvida den svenska staten i verkligheten eger makt, d. v. s. om den kan begagna och göra fullt bruk af sin rättighet och sin pligt, att mot de särintressen som i det svenska jernvägsväsendet kunna vara bestämmande, göra sin vilja gällande. Hvad först angår frågan huruvida och i hvad mån fusioner mellan enskilda jernvägar i Sverige kunna ega rum, är det klart, att sådana med full frihet kunna verkställas, trots den i koncessionerna vanligen förekommande föreskriften, att desamma ej må utan Kongl. Maj:ts samtycke å annan öfverlåtas. Aktiebolagsformen lemnar här i landet, liksom annorstädes, fritt tillfälle till aktiernas öfverlåtelse, utan att Kongl. Maj:t dervid kan ingripa vare sig i ena eller andra riktningen, så vida icke förbehåll derutinnan blifvit gjordt i vederbörande bolagsordning; ett fall, som dock torde vara mycket sällsynt. Men äfven om härutinnan skulle finnas utvägar att förekomma fusioner, hvilka staten af något skäl såsom t. ex. ifrågasatt inköp af någon viss enskild bansträcka, finner olämpliga, skall det dock vara för staten i de flesta fall ogörligt att hindra de särskilda jernvägsbolagen att med hvarandra ingå så beskaffade aftal, som i allt väsentligt fullkomligt ersätta verkliga fusioner.

En flygtig blick på den karta öfver svenska jernvägar, som är bilagd detta arbete, visar huru de enskilda jernvägarne äro spridda öfver landets södra och mellersta delar,

samt huru, hvad en hel del af dessa jernvägar angår, sammanhängande banor äro delade på olika förvaltningar. För så vidt icke vid de svenska enskilda jernvägarne en utveckling antages komma att ega rum, som helt och hållet skiljer sig från den, hvilken öfverallt i utlandet visat sig vara den naturliga i allt enskildt jernvägsväsende, måste utan tvifvel en sträfvan efter hand yppas, att åstadkomma en närmare sammanslutning mellan de skilda förvaltningarna. Under nuvarande förhållanden framträder denna sträfvan icke så starkt, men att den mångenstädes är för handen framgår dock tydligt nog. I och för sig och med afseende på de olägenheter af många slag, som, enligt hvad förut i detta arbete påvisats, framstå såsom en följd af jernvägarnes splittring på många sjelfständiga förvaltningar, erbjuder fusionsprocessen så afsevärda fördelar, att den med säkerhet kan antagas i sinom tid blifva genomförd. Tecknen på fusionsprocessens framsteg visa sig i de i Sverige allt oftare ifrågakommande aftalen mellan olika jernvägsbolag angående trafikgemensamhet i vissa afseenden beträffande banor, som tillsammans bilda en fortlöpande linie eller eljest ega ett gemensamt trafikområde. Exempel på de aftal, som nu åsyftas, lemna öfverenskommelserna olika jernvägar emellan om den enas trafikerande med den andras materiel, hvilka slags öfverenskommelser icke äro ovanliga. I viss mån kan hit äfven hänföras de s. k. samtrafiksaftalen, d. v. s. de aftal, enligt hvilka för transporter, som verkställas å flere, olika egare tillhöriga jernvägar, fraktprisen beräknas enligt en bestämd taxa med fraktinkomsternas fördelning enligt på förhand bestämda grunder.

Men de yttringar af fusionsprocessen, som här i landet yppats, innefatta hittills icke annat än en början till hvad man kan vänta såsom det slutliga målet. Ännu är vårt jernvägsväsende ungt och behofvet af fusioner derför mindre framträdande och frågan om sådana skall säkerligen icke härstädes blifva brännande på ett tidigare stadium i jernvägarnes utveckling än i utlandet, d. v. s. icke förr än jernvägspapperen blifvit i vida större grad än nu är fallet föremål för börsspekulationer och de enskilda jernvägarnes egenskap af rent

industriella, på vinst anlagda företag mera uppenbar än under deras tidigare utvecklingsskede är fallet.

Huru den svenska staten bör förhålla sig till den i och för sig naturliga och ur många synpunkter ej allenast berättigade utan äfven nödvändiga fusionsprocessen, är svårt att säga, men så mycket är klart, att hvilka åtgärder våra statsmakter än må finna lämpliga att vidtaga, när nämnda process på allvar begynner, skola de på samma sätt som förut i samma afseende Englands regering och parlament, i bestående koncessioner eller författningar angående de enskilda jernvägarne finna ringa om ens några utvägar att motsätta sig vidtomfattande fusioner mellan de enskilda jernvägarne. Visserligen har Kongl. Maj:t, åtminstone i koncessioner af yngre datum, stadgat förbud mot koncessionernas öfverlåtelse å annan, utan Hans samtycke, men, utom det att öfverträdelse af förbudet icke är belagd med någon tydligt uttryckt påföljd, finnes en sådan mångfald af utvägar att utan någon öfverträdelse af nämnda förbud åstadkomma fusioner eller deremot svarande aftal, att det i sjelfva verket icke kan blifva tal om något verksamt ingripande från regeringsmaktens sida i fusionsväsendets fria utveckling. Sammanslutning mellan smärre jernvägsföretag till större och mera omfattande är ur många synpunkter gagnelig, men hvad särskildt svenska förhållanden angår, är det dock några omständigheter, som mana till varsamhet. Dessa omständigheter bero på och ega samband med den ringa makt, staten förbehållit sig i fråga om sjelfva den allmänna trafikanordningen vid de enskilda jernvägarne. Splittrade, som dessa nu äro på många sjelfständiga förvaltningar, är visserligen förhållandet sådant, att staten såsom den störste jernvägsegaren i landet kan i några afseenden utöfva en viss ledning, men om man tänker sig, att de stora enskilda jernvägar, som genom läge och utsträckning äro väl egnade att utgöra de hufvudföremål, på hvilka fusionsprocessen förnämligast och af naturliga skäl riktas, småningom allt vidare genom att i sig upptaga tillstötande banor, utvidga sina trafikområden, är det lätt att inse, hurusom tyngdpunkten lätt kan komma att förflyttas. Mången skall måhända finna alla

farhågor i detta hänseende ogrundade, men hur önskligt än detta vore ur synpunkten af statens och den stora allmänhetens intressen, måste, vid en opartisk granskning af förhållandena, dock erkännas, att, derest icke alldeles säregna omständigheter här i landet förefinnas, som göra det antagligt, att Sveriges enskilda jernvägar komma att utvecklas i en riktning, som man ingenstädes eljest iakttagit, förhållandena härstädes äro, om möjligt gynsammare än mångenstädes i utlandet, för uppkomsten af ett mäktigt privatmonopol inom vårt jernvägsväsende. Industri är industri, vare sig den drifves i Sverige eller annorstädes; Och om också, vid det förhållande att flere af de svenska enskilda jernvägarne från början byggts och fortfarande innehafvas af hufvudsakligen sina egna trafikanter, varit egnadt att låta dessa jernvägar framstå mindre såsom sjelfständiga industriella företag, beräknade på att sjelfva lemna direkt vinst än såsom vigtiga hjelpmedel vid sidan af många andra till jernverk, grufvor, skogsafverkningsföretag m. m., kunna förhållandena härutinnan lätteligen ändras derigenom att dylika jernvägar genom nya, yttre anledningar få en förändrad karaktär. Gefle—Dala jernväg t. ex., som från början varit en ren lokalbana för förmedlande af trafik mellan Gefle och Falun, har numera genom tillkomsten med eller utan dess egen medverkan af nya jernvägar, hvilka sammanknutits med nämnda jernväg, fått en helt annan betydelse än den från början hade. På samma sätt hafva en hel del andra från början enstaka banor efter hand kommit att blifva länkar i stora, sammanhängande komplexer af jernvägar eller nät af sådana samt derigenom erhållit en ny och väsentligen ändrad betydelse. Utvecklingens gång är här oemotståndlig och öfverallt densamma; hvilket synes gifva fullt fog för det antagandet, att den tid, då äfven de enskilda jernvägarne i Sverige skola framstå i sin rätta natur d. v. s. såsom en sjelfständig industri jemförlig med andra och äldre sådana, icke är aflägsen. Och faran att, när detta skett, konflikter här såväl som i utlandet skola uppstå mellan staten såsom representant för det allmännas intressen samt privatintressena i jernvägsväsendet, är så mycket sannolikare, som de svenska

statsmakterna i allmänhet synas mest hafva lagt an på drifvandet af en jernvägspolitik, hvilken bestämdt strider mot de grundsatser, som äro fullt naturliga för enskilda jernvägsföretag och som afse åstadkommandet af så stor direkt vinst som möjligt. Sålunda har staten i sina jernvägsanläggningar gått till väga på sådant sätt, att den visst icke förbehållit sig anläggandet af jernvägar i trakter, der stor och snar vinst vore att påräkna, utan den har tvärtom, åtminstone i många fall, uppenbarligen mera sett på helt andra fördelar. Särskildt för närvarande är den sysselsatt att fullborda en jernvägsanläggning i rikets nordligare delar, af hvilken anläggning väl icke ens med de mest sangviniska beräkningar någon direkt vinst kan påräknas. Och i fråga om sina taxor för trafiken å jernvägarne har staten jemväl iakttagit sådan måtta, att man svårligen kan vara berättigad förutsätta, att staten i fråga om dessa taxor väsentligen sträfvat att i främsta rummet tillgodose direkta affärsintressen.

Ett närmare studium af den karta öfver de svenska jernvägarne, som är fogad vid detta arbete, torde gifva ledning för bedömandet af de fusioner mellan enskilda jernvägar, å hvilka antagligen i en närmare eller fjermare framtid uppmärksamheten kommer att riktas. Det vore att alltför mycket gå utom planen för detta arbete att här närmare ingå på denna fråga, i hvilken visserligen allt material icke saknas, men hvilken är af synnerligen vidlyftig beskaffenhet och dessutom af grannlaga natur.

I närvarande tid är en jernvägsanläggning i nordligaste Sverige (Luleå—Gellivara) föremål för allmän uppmärksamhet. Handlingarna angående denna jernväg, hvilken egentligen varit afsedd att utgöra en länk i en bana från Luleå till Ofoten å norska kusten, äro särskildt offentliggjorda och för 1890 års Riksdag har en Kongl. proposition framlagts om banans förvärfvande för statsverkets räkning, hvadan de förhållanden, som framkallat frågan om jernvägens inköpande, torde vara kända. Denna ännu ofullbordade jernvägs historia lemnar ett ganska upplysande exempel på huru föga staten kan uträtta med afseende på enskilda jernvägsanläggningar, när de, som åtagit sig anläggningens utförande, icke *kunna*

eller *vilja* fullgöra koncessionsvilkoren. I koncessionen (af den 8 Dec. 1882) stadgas t. ex., att koncessionshafvarne icke må begagna sig af den dem tillerkända rätt att inlösa den för anläggningen erforderliga jord eller börja jernvägsarbetet förr, än bland annat, dels plan för den jernvägssektion, som skall bearbetas, blifvit faststäld, dels hos Kongl. Maj:t blifvit, på sätt Kongl. Maj:t godkänner, styrkt, att koncessionshafvarne förfoga öfver ett kapital, som är fullt tillräckligt för fullbordande af samma sektion. Emellertid utvisar en resolution af den 8 Juni 1888, hurusom Kongl. Maj:t i fråga huruvida »the Swedish and Norwegian railway company, limited» styrkt sig förfoga öfver tillräckligt kapital för anläggning af sektionen Gellivara—Luossavaara väl ansett, att bolaget icke genom de i ärendet företedda handlingarna på fullt tillfredsställande sätt styrkt, att bolaget förfogade öfver erforderligt byggnadskapital, men, då enligt gjordt tillkännagifvande, bolaget, i händelse det icke tillätes att börja arbetet å ifrågavarande sektion, vore nödsakadt att afskeda en stor del af den arbetsstyrka, som vore i bolagets tjenst anstäld, hvaraf åtskilliga olägenheter vore att motse, funnit godt fördenskull berättiga bolaget att tills vidare och intill dess annorlunda blefve förordnadt, ej mindre begagna sig af den bolaget genom resolutionen den 8 Dec. 1882 beviljade rätt att inlösa för anläggningen af omförmälda sektion af ifrågavarande jernväg erforderlig jord än äfven bedrifva arbete å samma sektion. I förevarande fall, och ehuru full juridisk rätt utan tvifvel fans att redan från början neka bolaget att påbörja arbetena å sektionen, blef tillstånd dertill dock af omtanke för bolagets arbetare beviljad. Genom en skrifvelse den 29 Juni 1888 återtogs dock den gifna tillåtelsen, enär det kommit i dagen, att ett stort antal arbetare afskedats, efter det tillåtelsen gifvits. Några få dagar senare, eller den 13 Juli 1888 pröfvade Kongl. Maj:t emellertid skäligt ånyo tillåta bolaget att påbörja arbetet å ifrågavarande bandel, sedan bolagets »solicitors» i England intygat, att bolaget förfogade öfver tillräckligt kapital för sektionens byggande samt bolagets ombud i Sverige företett ett telegram från Luleå af innehåll att en viss myckenhet skenor jemte annan

materiel vore färdiga för leverans. — För så vidt nu omförmälda tillåtelse skall anses innefatta erkännande, att bolaget, på sätt i koncessionen fordrats, jemväl förfogade öfver ett enligt regeringens mening tillräckligt kapital för sektionens färdigbyggande, måste det medgifvas, att fordringarna reducerats till det minsta möjliga. Ett dylikt erkännande är emellertid icke uttryckligen lemnadt och lär väl näppeligen heller få anses vara underförstådt, men de åberopade handlingarna samt frågans kända förlopp i öfrigt torde tillräckligt visa, af huru ringa verklig betydelse koncessionsvilkoren äro, derest koncessionshafvaren saknar förmåga att fullgöra dem, samt huru stort öfverseende, som måste visas honom. Beviljandet af en koncession å enskild jernväg måste i de flesta fall anses innefatta ett Kongl. Maj:ts erkännande, att jernvägsanläggningen är af ett visst allmänt intresse, vid hvilket förhållande det äfven och i öfverensstämmelse med hvad af våra koncessioner jemväl i allmänhet bekräftas, anses vara af vigt för staten att tillse, att jernvägen verkligen varder anlagd och försatt i sådant skick, att den kan begagnas på ett sätt, som motsvarar dess ändamål, d. v. s. att främja den allmänna samfärdseln. Men, om till följd af koncessionshafvarens oförmåga att fullgöra koncessionsvilkoren en jernvägsanläggning icke påbörjas, eller påbörjad icke i föreskrifven ordning fullbordas, hvad medel erbjuda väl då våra koncessioner att framtvinga jernvägens utförande? Intet; ty, om ock hela den summa, som i senare tiders koncessioner plägat fordras såsom säkerhet, skulle varda förverkad, lär det dock aldrig inträffa, att densamma kommer att förslå för att fullborda en af koncessionshafvarne öfvergifven jernvägsanläggning. Derest då icke någon annan skulle vilja åtaga sig jernvägens fullbordande, lär det, om jernvägen är af ett allmännare intresse, utan tvifvel komma att på staten ställas anspråk, att den skall sjelf bringa jernvägsanläggningen till utförande.

Om alltså koncessionerna lemna otillräcklig trygghet, att en koncessionerad jernväg verkligen kommer till stånd, äro de, på sätt redan blifvit erinradt, jemväl otillräckliga med hänseende till utöfvandet af kontroll öfver sättet för jern-

vägstrafikens upprätthållande; hvarjemte de genom saknaden af närmare stadganden om påföljderna för underlåtenhet att fullgöra särskilda i koncessionerna angifna förpligtelser af allehanda art äro bristfälliga. Saknaden af en lag, som härutinnan fullständigar koncessionerna, gör sig gällande med afseende snart sagdt på hvarje punkt i våra koncessioner.

Om man frånser de i de flesta koncessionerna upptagna stadgandena om jernvägsegarnes skyldighet att underhålla sina jernvägar jemte materielen samt den påföljd, som af underlåtenhet härutinnan är stadgad, äro koncessionsvilkoren, så vidt de afse trafiken å en färdig bana, icke åtföljda af några bestämmelser om hvilka påföljder, försummelser i fråga om vilkorens uppfyllande skola medföra. Sålunda är det obestämdt om och hvilket äfventyr träffar den, som å jernväg tillämpar annan taxa än den, som blifvit i vederbörlig ordning faststäld; ja det är icke ens sörjdt för att med afseende härå för en trafikant underlätta bevisningen i förekommande fall. Våra enskilda jernvägar måste anses berättigade att fritt och obehindradt från statens sida ordna sina taxeförhållanden inom ramen af den af Kongl. Maj:t fastställda taxan. Gå de utöfver denna ram, torde det vara förenadt med synnerligen afsevärda svårigheter såväl att fastställa sjelfva faktum som ock att skaffa de öfverträdda stadgandena helgd. Rättigheten för staten att fastställa taxor för trafiken å enskilda jernvägar är visserligen i allmänhet, åtminstone hvad angår nyare enskilda jernvägar i landet, ovilkorlig, men att på denna väg skulle kunna bringas i tilllämpning sådana principer, som böra gälla och faktiskt tilllämpats för staten i fråga om tariffgestaltningen å dess egna jernvägar, är svårligen möjligt, ifall det ej kan ske på det frivilliga aftalets väg. Erfarenheten från andra länder, der staten haft samma befogenhet, talar för riktigheten häraf och hvad vårt eget land angår, har man ingen anledning antaga att här skulle kunna uppnås lyckligare resultat.

Om sålunda värdet af den staten förbehållna rätten att fastställa de enskilda jernvägarnes taxor icke kan skattas synnerligen högt, förhåller det sig på samma sätt med öfriga bestämmelser, som åsyfta beredandet åt staten af rätt att

under vissa förhållanden och för vissa uppgifna ändamål fordra särskilda åtgärder och medgifvanden från de enskilda jernvägarnes sida. Det i de flesta koncessioner intägna stadgandet, att Kongl. Maj:t, i händelse af tvist angående koncessionernas tolkning, skall ega att meddela afgörande beslut, kan hufvudsakligen till följd af sin egen affattning anses temligen värdelöst. Detta förbehåll har nämligen, om man afser det rent teoretiska innehållet, en så vidt gående betydelse, att det, vid uppkommande olika meningar mellan statens och de enskilda jernvägarnes representanter, i sjelfva verket skulle, om det efter ordalagen tillämpades, bereda Kongl. Maj:t rent af envåldsmakt öfver dessa senare jernvägar; något som naturligtvis aldrig varit åsyftadt. Men just till följd af det sväfvande och vidtomfattande i den Kongl. Maj:t förbehållna tolkningsrätten, torde denna rätt i praktiken ej få synnerligen stor betydelse i händelse en allvarsammare tvist skulle uppstå. Man får ihågkomma de många faktorer, hvilka här ställa sig hindrande i vägen för ett mer eller mindre hänsynslöst begagnande af tolkningsrätten på sådant sätt, att derigenom å de enskilda jernvägarne läggas bördor, hvilka de icke vilja åtaga sig utan vederlag. Hänsyn till dessa jernvägars ekonomi måste — här som annorstädes — komma att göra sig gällande och om detta ej skulle ske, kan man vara förvissad, att medel icke skola saknas de enskilda jernvägarnes målsmän att skaffa sig och sina hotade intressen gehör. Vår egen riksdagshistoria, som i flere afseenden äfven är våra enskilda jernvägars, visar, att det ännu i närvarande tid, då det enskilda jernvägsintresset likväl endast framträdt såsom en yttring af vissa orters önskningar i fråga om bistånd från statens sida till åstadkommande af jernvägskommunikationer i skilda delar af riket, alldeles icke varit omöjligt att genomdrifva beslut, som visserligen haft till följd ett mer eller mindre rikligt understöd till främjande af enskilda jernvägars anläggning rundt om i landet och derigenom samfärdselns utvecklande, men tillika satt på spel vigtiga statsintressen. Härutinnan må det vara nog att påpeka, hurusom staten sjelf kraftigt främjat till och med sådana enskilda jernvägar, i fråga om

hvilka ur strategisk synpunkt gjorts allvarliga erinringar; Och om, till följd af dylika erinringar, verkliga uppoffringar fordrats af målsmännen för enskilda jernvägar, visar dock erfarenheten, att dessa ej sällan måst af staten på ett eller annat sätt godtgöras, såsom t. ex. genom billiga lån.

De konflikter, som mellan staten och enskilda jernvägars egare hitintills uppstått i Sverige, hafva i allmänhet icke varit af någon svårare art och de exempel på dylika konflikter, som kunna anföras, skola helt visst i mångas ögon synas föga bevisande; och det må villigt erkännas, att om man frånser det förhållandet, att vårt jernvägsväsende ännu är mycket ungt och derför icke kan framvisa alla sina konseqvenser, så kan vara fallet för närvarande. Redan 1886 års ekonomiska komité har antydt, hurusom våra enskilda jernvägar i de flesta fall ännu befinna sig i sina ursprungliga egares händer, hvilken omständighet med rätta framhållits såsom beaktansvärd med afseende på ett eventuelt inköp af enskilda jernvägar för statens räkning. Ty med detta förhållande sammanhänger faktiskt på det närmaste också sjelfva sättet för enskilda jernvägars förvaltning. Detta varder nämligen i regel bestämdt enligt helt andra grunder, när jernvägarnes aktier och obligationer gå ur hand i hand, hvilket plägar inträffa, när de blifvit eftersökta spekulationspapper samt begärliga säkerheter för lån i banker eller hos enskilda. Det är under arbetet att skaffa dessa aktier och obligationer en sådan ställning, som refaktieväsendet kommer till blomstring, och det är sedan jernvägarne, nämligen de enskilda, från svaga och vacklande företag, förvandlats till lönande industriella anläggningar, som de stora svårigheterna för staten uppstå att genomföra åtgärder, som den pröfvar i det helas intresse nödiga, men för hvilka den från de enskilda jernvägarnes sida röner motstånd, eller som för dem såsom affärsföretag äro likgiltiga. Redan det faktum, att de flesta af våra enskilda jernvägar ännu icke hunnit blifva lönande affärsföretag, lemnar tillräcklig förklaring, att man i vårt land hittills icke sett mycket af de stridigheter mellan det allmännas och de enskilda jernvägarnes representanter, som utomlands förekommit och som föranledt antingen fortgående

men misslyckade försök att i lagstiftningsväg afhjelpa öfverklagade brister i jernvägarnes förvaltning eller ock deras inköp för det allmännas räkning.

1886 års ekonomiska komité har framhållit, hurusom redan tillvaron vid sidan af statens af ett vidt utgrenadt nät af enskilda jernvägar hindrar staten att med full frihet råda öfver sina egna taxor. Från många håll har det påståtts, att det band, som sålunda lagts å handlingsfriheten, i sjelfva verket vore synnerligen helsosamt, för så vidt derigenom bereddes staten större motståndsförmåga gent emot trafikanternas anspråk på fraktlindringar; anspråk, hvilka, om de skulle tillfredsställas, befarats komma att menligt inverka på statens finanser, såvidt de bero af de inkomster, som dess jernvägar lemna. — Det är visserligen sant, att tillfällen kunna gifvas, då anspråken på fraktlindringar blifva så starka, att de af statens myndigheter svårligen kunna afvisas, äfven om de skulle medföra väsentlig minskning i inkomsterna af statens jernvägsdrift. Men, om nu också hänsyn till de befintliga enskilda jernvägarne skulle förläna staten en sådan motståndsförmåga i förevarande afseende, som den eljest saknar, torde dock icke häri ligga något verkligt skäl för att staten icke skulle söka fullfölja en sådan jernvägspolitik, som bragte flertalet eller alla enskilda jernvägar i statens égo. Splittring i ett lands jernvägars förvaltning medför i och för sig så känbara och afsevärda olägenheter, att det visat sig omöjligt att i längden bibehålla densamma. — Skulle derför ett korrektiv mot en alltför stor eftergifvenhet från statens sida ifråga om fraktprisen å dess jernvägar vara behöfligt, torde det böra sökas på annat håll. *Ett* sådant korrektiv har man velat finna i det s. k. jernvägsrådet, hvarom förslag nyligen framstälts. Införandet af ett sådant i Sverige är f. n. beroende på Kongl. Maj:ts pröfning och här skall derför den frågan icke vidare beröras. Blott så mycket torde kunna anmärkas, att »jernvägsråd» ingenstädes fått eller kan väntas få någon större betydelse utan att staten är den hufvudsaklige jernvägsegaren i landet. Finnes vid sidan af statens egna, stora och mäktiga enskilda jernvägsnät, kommer »jernvägsrådet» faktiskt ej att blifva stort mer

än ett nytt organ för de enskilda jernvägsintressena — och något ytterligare sådant behöfva de i allmänhet icke.

Förhållandet mellan statens jernvägar å ena och enskilda jernvägar å andra sidan är hvad angår taxefrågor i 1886 års komités betänkande I uppvisadt, hvadan här icke derutinnan torde behöfvas vidare ordande. Endast i en punkt synes ett tillägg kunna göras nämligen i fråga om lokalfrakterna, i det att dessa och olikheten dem emellan vid särskilda jernvägar icke blifvit af komitén med exempel närmare belysta. Bland bilagorna till detta arbete meddelas derför en tabell, utvisande huru, enligt de år 1889 gällande taxorna, fraktprisen i rent- lokal trafik stälde sig, hvarjemte angifvas de fraktpris, som i dylik (lokal) trafik skulle gälla enligt den s. k. taxekomiténs förslag.

I den ofvan meddelade framställningen angående de grunder, på hvilka Preussens regering år 1879 framlade förslag till inköp för statens räkning af flere stora enskilda jernvägsföretag, äro anförda de olägenheter, som vidlåda jernvägars förvaltning såsom privata affärsföretag och dessa olägenheter framstå äfven af de skildringar, som lemnats angående jernvägsväsendet i andra länder. Hvad i det åberopade preussiska regeringsförslaget anförts angående de erfarenheter, som gjorts med afseende på tyska enskilda jernvägar, eger väsentligen tillämpning äfven med afseende på våra jernvägsförhållanden — naturligtvis med nödig hänsyn till den omständighet, att vårt jernvägsväsende är vida yngre än det tyska. I allt hufvudsakligt kan emellertid hänvisas till den preussiska objektiva framställningen af ämnet. Några spridda delar af densamma må här belysas.

Splittringen på olika egares händer af ett lands jernvägar medför, bland andra olägenheter, nödvändigheten af en mängd onödiga och gagnlösa tomvagnstransporter och för att gifva en ungefärlig föreställning om hvad dessa hafva att betyda meddelas här följande uppgift såsom ett exempel.

Å Köping—Hults jernväg framdrogos år 1887 främmande vagnar 1,811,524 kilometer, hvaremot jernvägens egna vagnar å främmande banor tillryggalade 1,331,666 kilometer. Den utbetalda hyran för främmande vagnar uppgick à 2.5 öre

per kilometer till kr. 45,288: 10 samt den erhållna hyran till kr. 33,291: 65.

Af de främmande vagnar, som inkommo å Köping—Hults jernväg, var ett antal af 13,434 sådana, som måste hemforslas till sina egare tomma. Å jernvägen tillryggalade de 467,311 kilometer och den hyra, som för dessa vagnar betaldes, uppgick till kr. 11,682: 77. Härtill måste dock, om man vill erhålla en någorlunda riktig föreställning om den verkliga kostnad, som drabbat Köping—Hults jernväg för hemsändande af främmande banors vagnar tomma, läggas den direkta kostnaden för vagnarnes transport (för bränsle, smörjmaterial o. s. v.), hvilken kostnad (à 0,9 öre per kilometer) uppgått till kr. 4,205: 80; hvadan totala kostnaden för tomvagnarnas transporterande, så vidt den kan beräknas, uppgått i sin helhet till kr. 15,888: 57, hvilket belopp motsvarar 2,56 procent af årets bruttoinkomst kr. 618,886: —.

Af denna uppgift torde bekräftas, att jernvägarnes splittring på ett flertal sjelfständiga egares händer föranleder, utom stort besvär och betydligt arbete för kontrollen, äfven dryga kostnader, hvilka skulle i väsentlig mån besparas, om en enhetlig förvaltning kunde åstadkommas. De ofvan angifna hyreskostnaderna äro emellertid ej de enda, som i förevarande afseende böra komma i betraktande. Om nämligen icke en förhyrd vagn inom viss tid till egaren återställes, skall en särskild ersättning (2 kr.) betalas för hvarje begynnande dygn, hvarunder dröjsmålet varar. Häraf följer, att i regel främmande vagnar aldrig qvarhållas för att lastas en enda dag utöfver den afgiftsfria tiden utan hellre hemsändas tomma, oaktadt last för desamma funnits eller varit anmäld att afgå samma väg en eller annan dag senare. Transport- och hyreskostnaderna för tomvagnar uppgå också årligen till sådana belopp, att de i väsentlig mån bidraga till de mindre gynsamma ekonomiska resultat, som flere enskilda jernvägar lemna.

Jemte nu omförmälda tomvagnstransporter torde äfven ett annat förhållande, som främjas eller föranledes af jernvägarnes splittring på många sjelfständiga egare, böra framhållas, nämligen de s. k. omvägstransporterna. Sådana före-

komma vid flere af våra jernvägar och särskildt är det en af dessa, som ådragit sig uppmärksamhet. Genom anläggningen af Gefle—Ockelbobanan och dess anknytande till Upsala—Gefle jernväg erhölls en förbindelse mellan Ockelbo och Upsala, som var 39 kilometer kortare än statsbanan mellan Ockelbo och Upsala. Då nu enligt gällande samtrafiksbestämmelser den billigaste och ginaste vägen bör ega företräde, fordrades af Upsala—Geflebanans målsman en fullt konseqvent tillämpning af denna grundsats, hvarigenom emellertid en ganska betydlig trafik skulle gå förlorad för statsbanan. En hos Kongl. Maj:t i ämnet gjord framställning förklarades* ej föranleda någon åtgärd; en utgång af frågan, som visserligen är fullt förklarlig, men i sig dock innebär en afvikelse från grundregeln, föranledd just deraf att de ifrågavarande jernvägarne mellan Ockelbo och Upsala befinna sig i olika egares händer.

Exemplen på olägenheterna af våra jernvägars splittring i förvaltningshänseende skulle kunna mångfaldigas, men detta ämne ligger vid sidan af den för detta arbete faststälda plan.

Frågan är af vigt derför, att det visat sig, att staten har ett alldeles särskildt intresse att skydda och bevaka i allt jernvägsväsende, hvilket intresse är olika beskaffadt i jemförelse med det, som för enskilda jernvägsegare är naturligt och berättigadt. I hvad mån staten hos oss har makt och medel att främja detta sitt särskilda intresse, hvilket afser skyddandet af det helas väl och trefnad gent emot de privatintressen, som öfverallt, der jernvägarne i någon väsentligare grad ligga i händerna på enskilda, pläga arbeta sig fram och behärska ställningen, torde med ledning af den föregående framställningen kunna någorlunda säkert bedömas. Våra enskilda jernvägars historia visar, att staten icke kunnat undgå att vida mer än hvad koncessioner och de ursprungliga låneurkunderna bestämma, stödja uppkomsten eller fullbordandet af enskilda jernvägsföretag. Har ett dylikt företag råkat ut för ekonomiska svårigheter, som medfört fara att en afsedd jernvägsanläggning skulle afstanna, har ej sällan

* K. Br. till styrelsen för statens jernvägstrafik den 19 Mars 1888, ang. ifrågasatt tillämpning af samtrafiktaxan å Gefle—Ockelbo jernväg m. m.

inträffat, att staten måst räcka företaget en hjelpsam hand i form af nya lån eller anslag. Jemväl i många andra afseenden har det visat sig, huru de enskilda jernvägarnes målsmän i fall af trångmål sökt och erhållit bistånd af staten. De åberopade skälen för sådant bistånd äro de samma, som man i liknande fall finner anförda t. ex. i Frankrike eller det förhållande att jernvägarne äro att anse såsom allmännyttiga företag, hvilka derför i den mån deras egare påtagit sig åligganden, som icke afse egarnes utan det allmännas gagn, böra kunna påräkna motsvarande stöd af det allmänna. Men utöfver detta tillstånd har man ej kommit; och om staten å sin sida skulle söka pålägga enskilda jernvägar nya förpligtelser i statens intresse utan särskildt vederlag, skulle sådana anspråk mötas med hänvisning till de enskilda jernvägsföretagens privata karakter. Dessa hafva och komma alltid att utveckla sig i enlighet härmed d. v. s. enligt sin natur och sina egares särskilda afsigter, så långt dessa kunna förverkligas. Man må ej föreställa sig, att den form för statens deltagande i eller öfvervakande af enskilda jernvägars förvaltning, som består i insättandet i vissa jernvägars direktioner af en ledamot eller deri att en revisor, som af staten utsetts, deltager i de årliga räkenskaps- och förvaltningsrevisionerna, är egnad att gifva staten i afsevärd omfattning det inflytande, som den, för att kunna tillvaratagа och främja sina intressen i jernvägsväsendet, bör ega äfven beträffande enskilda jernvägar.

Ett exempel härpå må anföras. Styrelsen för Mellersta Hallands jernvägsaktiebolag, i hvilken styrelse en ledamot är utsedd af staten, hade icke föreslagit någon utdelning till aktieegarne för år 1888, hvaremot bolagets revisorer gjort framställning om dylik utdelning (2 procent). Häremot invände styrelsen att, då jernvägen ej var färdigbyggd och sista tredjedelen af statslånet ej lyftad samt styrelsen iklädt sig personlig borgen för ett lån å 550,000 kronor, någon utdelning ej borde ega rum. Derjemte erinrade styrelsen, att i öfverskottet för år 1888, hvilket utgjorde i rundt tal 37,500 kronor, inginge omkring 10,000 kr. s. k. anståndsräntor, som staten beviljat bolaget för dess konsolidering och som der-

för icke lämpligen kunde användas till utdelning. Aktieegarne omfattade emellertid revisorernas mening samt beslöto i enlighet med denna en utdelning af 2 procent (omkring 4,000 röster mot 1,200). Kronoombudet protesterade visserligen under åberopande af de skäl, styrelsen anfört, samt anmälde derjemte, att nödiga medel ej afsatts till reservfond, hvilket, om sådan underlåtenhet skulle blifva ett vedertaget bruk, kunde så till vida beröra kronans rätt såsom inteckningshafvare, att banan ej i framtiden blefve ordentligt underhållen. Ombudet framhöll äfven, hurusom af aktieegarnes beslut syntes framgå, att de ej ville följa en i bolagsordningen meddelad föreskrift angåeende medels afsättande till en reservfond. K. M:ts Befallningshafvande instämde hufvudsakligen i hvad ombudet anfört, men, sedan ärendet efter Statskontorets och Riksgäldsfullmäktiges hörande anmälts hos Kongl. Maj:t, fann Kongl. Maj:t ej skäl att vidtaga någon särskild åtgärd.

Såsom redan förut angifvits bero de konflikter mellan statens och enskilda jernvägars representanter, som öfverallt plägat uppstå, när jernvägarne nått en viss utveckling, hufvudsakligen på grundolikheten i de ändamål, som staten å ena och enskilda å andra sidan afse att främja, då de nedlägga penningar i jernvägsföretag. Häraf följer, att man icke är berättigad klandra enskilda jernvägars egare, då de med alla till buds stående medel söka att göra hvad de kunna för att jernvägskapitalet må blifva så fruktbringande för *dem* som möjligt. De, som förvaltá de enskilda jernvägarne fullgöra härvid endast en pligt och begagna sig af en obestridlig rätt. Frågan är allenast den, huruvida, med afseende på jernvägarne och detta samfärdselmedels säregna beskaffenhet, staten ej har anledning till försigtighet och huruvida den ej genom det kraftiga understöd, den lemnat de enskilda jernvägarne, omedvetet skapat så att säga en stat i staten, hvars samfälda intressen, kraftigt häfdade, som de allestädes visat sig vara, icke kunna af staten efter dess önsk-

ningar regleras, samt om icke tiden är inne att förekomma en utveckling af de enskilda jernvägarne, som är menlig såväl för dessa jernvägars egna trafikanter som för det allmänna.

För mången skall detta låta såsom ett hårdt tal. Det är väl bekant, huru i vårt land kommuner och enskilda ansträngt sig till det yttersta för att åstadkomma jernvägsanläggningar utan tanke på någon direkt vinst för egen räkning; ja, fall hafva inträffat, då ansträngningarna så medtagit krafterna, att de medfört ruin och ekonomisk ödeläggelse i vida kretsar. Och äfven der så icke skett, utan företagen kommit till utförande utan svårare ekonomiskt afbräck för de ursprungliga ledarne, hafva de i många fall visst icke skördat guld derå och med hänvisning härtill kunna de med fog påstå, att de i sjelfva verket genom sina uppoffringar åstadkommit och skänkt landet allmännyttiga samfärdselmedel af stor betydelse för vidt spridda orter och för landets utveckling i många riktningar. Ej heller vilja de medgifva, att de i förvaltningen af sina företag medvetet sökt främja annat än det allmänna bästa, så långt de förmått.

Härvid må dock ej glömmas, att hvad än må hafva varit den ledande grundtanken för dem, som ursprungligen anlagt enskilda jernvägar, denna grundtanke, om den ock haft till syfte icke enskild utan allmän fördel, icke kan i tidernas lopp genomföras. Den skall utan tvifvel påverkas af förhållandenas egen makt och gestaltas i enlighet med dessa. I samma stund nämligen som en enskild jernväg varder en god affär, i samma stund är också utvecklingens gång gifven. Men vid den tiden har vanligen makten glidit de ursprungliga ledarne ur händerna eller åtminstone gör den det då. När detta skett, förstummas gerna allt tal om rent allmännyttiga eller fosterländska förvaltningsprinciper; och detta med rätta, ty de passa då ej längre i stycket. Det är derför, som det verkligen förefinnes fullgiltiga skäl att taga i öfvervägande, om icke tiden nu är inne att bringa den af 1886 års ekonomiska komité väckta frågan om de enskilda jernvägarnes inlösen för statens räkning till närmare behandling och successiv lösning. Denna fråga skall visserligen i en

framtid af sig sjelf träda fram på dagordningen, men då skall ock den makt att mera sjelfständigt bestämma vilkoren, som komitén på goda grunder antagit, att staten nu skulle ega, hafva upphört, åtminstone beträffande flere vigtiga banor. De inlösningsvilkor, som i flere koncessioner bestämts, skall man icke öfverskatta, ty, om det skulle befinnas, att de vore alltför ofördelaktiga för jernvägsegarne, kan man vara förvissad, att de icke komma till effektiv tillämpning, lika litet som staten ansetts kunna eller böra exekutivt indrifva förfallna men i åratal oguldna ränte- eller kapitalfordringar å jernvägslån. I stort sedt kan uppskof med frågans lösning endast medföra fördelar för de enskilda jernvägarne; hvaremot statens ställning till dem, i den mån de växa ut till lönande och om sin verkliga styrka medvetna företag, åtminstone icke kommer att stärkas. Den hänsyn till de enskilda jernvägarnes ekonomi, som ofta föranledt lättnader i bestämda koncessions- eller lånevilkor, skall göra sig än mer gällande, när de hunnit stadga och stärka sin ekonomi och när deras aktier och obligationer ej längre tynga på några stora kreditgifvares portföljer utan hittat vägen till den stora allmänheten och der cirkulera såsom goda spekulations- eller placeringspapper.

Sammanfattning. Vårt koncessionsväsende har fått sin karakter bestämd deraf, att staten icke kunnat sjelf åstadkomma alla de jernvägar, hvilka, sedan kännedomen om detta kommunikationsmedel blifvit här i landet allmännare utbredd och dess egenskaper värderade, erfordrades för att tillgodose växande kraf på förbättrade förbindelser mellan orter inom landet eller till exporthamnarne. Staten har för att locka den enskilda företagsamheten att våga sig in på ett område, der säkra och bindande beräkningar om en snart utfallande vinst icke voro möjliga att göra, måst — icke minst i sitt eget intresse — söka främja det enskilda jernvägsbyggandet genom att i flere afseenden förunna detsamma väsentliga fördelar, äfven om dessa måst beredas genom stora uppoffringar, icke allenast

i billigt utlånade penningar eller betydande anslag, utan äfven derigenom att staten i flere afseenden afstått från sin handlingsfrihet beträffande i frågavarande kommunikationsmedels ledning och utveckling. 1886 års ekonomiska komité har särskildt påvisat, hvilket band de enskilda jernvägarne pålägger staten med afseende på dess egna taxor och det fria förfogandet öfver dessa. I föreliggande arbete hafva lemnats åtminstone antydningar, egnade att göra det klart, att hänsyn till de enskilda jernvägarne i landet måste göra sig gällande äfven ifråga om andra förhållanden. Sålunda lär dessa jernvägars ekonomi komma att tilltvinga sig afseende och beaktande i alla de fall, då det från statens sida kan ifrågasättas såsom önskligt eller behöfligt att pålägga ifrågavarande jernvägar uppoffringar i det allmännas intresse, såsom t. ex. med afseende på utrustningen för militära ändamål o. s. v. Fordringarna härutinnan måste, såsom vår egen jernvägshistoria vid åtskilliga tillfällen visat, ofta reduceras till det minsta möjliga. Och på samma sätt förhåller det sig med det allmännas kraf äfven i andra afseenden. Sammanfalla dessa med jernvägsegarnes egna intressen, möta sällan svårigheter att genomföra dem, men om de gå derutöfver såsom fallet ofta måste blifva, beror det på mer eller mindre vanskliga underhandlingar, om de kunna tillgodoses. Utlandets erfarenhet borde i detta afseende tillmätas väsentlig betydelse. Med de i många afseenden större prerogativ gent emot enskilda jernvägsföretag, som der stå det allmänna till buds, har det dock visat sig omöjligt att gestalta dessa företags förvaltning enligt sådana principer, som ur det allmännas synpunkt äro önskliga. Hurudan i Sverige det allmännas ställning till de enskilda jernvägarne i landet är beskaffad och hvad värde i verkligheten bör tillmätas de staten på detta område förbehållna befogenheter, torde kunna bedömas med ledning af det föregående. En opartisk undersökning härutinnan gifver ovilkorligen till resultat, att 1886 års ekonomiska komités förslag varit ett ord i sinom tid.



Uppgift å de främmande arbeten, som hufvudsakligen varit begagnade:

J. S. Jeans: Railway Problems; London 1887.

Charles Francis Adams, jr: Railroads. Their origins and problems New-York and London 1887.

v. d. Leyen: Die neuen Verträge der französischen Regierung mit den sechs grossen Eisenbahngesellschaften (införd i Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft im Deutschen Reich).

» Die nordamerikanischen Eisenbahnen in ihren wirthschaftlichen und politischen Berziehungen, Leipzig 1885.

Barthold: Wahrnehunungen bei der Entwickelung der Transportmittel; Berlin 1886.

Nachrichten über Industri, Handel und Verkehr aus dem statistichen Departement im b. h. Handelsministerium; Wien 1887.

Dessutom flere uppsatser i Archiw für Eisenbahnwesen, statistiska arbeten samt arbeten af *Cohn, Ulrich* m. fl.

Rättelser:

Sid.	41	rad	2	nedifr.	*står:*	clearing-house, godsklasser
					läs:	clearing-house's godsklasser
»	46	»	3	uppifr.	*står:*	utvecklingsskedde
					läs:	utvecklingsskede
»	57	»	11	nedifr.	*står:*	företag
					läs:	förslag
»	62	»	11	uppifr.	*står:*	iakttog
					läs:	iakttogo
»	73	»	5	nedifr.	*står:*	jemförligt
					läs:	ojemförligt
»	192	»	18	uppifr.	*står:*	som för
					läs:	som de för
»	222	»	11	uppifr.	*står:*	Och om också, vid det
					läs:	Och om också det

Förkortningar:

I bilagan N:o 1 förekomma åtskilliga förkortningar, af hvilka dock endast en torde behöfva särskildt påpekas, näml. att »styrelsen för allmänna Väg- och Vattenbyggnader, Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen» o. s. v. betecknats med »V. V.».

BILAGOR.

1:o. Förteckning å de skrifvelser, som genom Kongl. Civildepartementet utgått ang. enskilda jernvägar och hvilka varit för föreliggande arbete begagnade.

2:o. Jemförande framställning af fraktafgifter å statens och enskilda jernvägar för godsslagen: jernmalm, jern- och stålplåt, kalk, socker, spanmål, stenkol, träkol och ved.

3:o. Öfversättning af aftal angående öfverlåtande å staten af Cöln—Mindener jernvägen af den $\frac{\text{27 Augusti}}{\text{10 Oktober}}$ 1879.

4:o. Karta öfver Englands jernvägar, upprättad för att åskådliggöra fusionsprocessens resultat i närvarande tid.

5:o. Karta öfver jernvägarne i Sverige.

FÖRTECKNING

å de skrifvelser, som genom Kongl. Civildepartementet utgått ang. enskilda jernvägar och hvilka varit för föreliggande arbete begagnade.

Nora—Ervalla.

1852 d. 12 Jan. Trafikeras af Köping—Hults jernväg, men bolagets angelägenheter förvaltas af en särskild direktion.

1853 d. 11 Juni. Bref till V. V. ang. ett anslag till jernväg mellan Örebro och Nora, hvilket anslag 75,000 rdr i stället får användas för Nora—Ervalla jernväg.

1853 d. 2 Nov. D:o d:o om lån 100,000 rdr bco.

1854 d. 2 Mars. D:o d:o ang. säkerhetshandlingar för lån till jernvägen.

1856 d. 18 Mars. Bref till K. Bfhde i Örebro län ang. fridlysningsstadgans tillämpning å jernvägen.

1856 d. 7 Maj. D:o d:o ang. fastställelse af interimstaxa.

1856 d. 17 Juni. Bref till V. V. ang. anstånd med jernvägens afsyning.

1856 d. 27 Juni. Bref till K. Bfhde i Örebro län, ang. interimstaxans tillämpning till den 1 Okt. 1856.

1856 d. 30 Okt. Bref till V. V. ang. afsyning af Nora—Ervalla jernväg.

1856 d. 5 Dec. Skrifvelse till Rikets Ständer ang. ytterligare lån till jernvägen.

1857 d. 12 Maj. Taxa för trafiken.

1858 d. 20 Mars. Bref till V. V. ang. ytterligare lån.

1859 d. 29 April. D:o d:o ang. fortfarande kontroll å jernvägen.

1859 d. 23 Dec. D:o d:o angående anstånd med uppförande af en permanent bro öfver Jerle å.

1861 d. 24 Aug. D:o d:o ang. ytterligare anstånd med uppförande af sistnämnda bro.

1862 d. 21 Mars. D:o d:o ang. rätt att lyfta återstoden af statsbidraget.

1874 d. 30 Dec. Bref till K. Bfhde i Örebro län ang. taxa m. m. [lika med Nora—Ervalla till 1878 års slut].
1879 d. 25 April. D:o d:o ang. medgifvande att taxan för Nora—Karlskoga jernväg finge tillämpas till 1883 års slut.
1882 d. 10 Mars. Bref till V. V. ang. godkännande af planen för banans sträckning.
1882 d. 14 Juli. Res. ang. bestämmande genom gode män af vilkoren för besörjande af Nora—Karlskoga bolagets trafik vid Nora station.
1883 d. 2 Nov. Taxa faststäld att gälla till 1888 års slut.
1888 d. 2 Nov. D:o d:o till 1895 års slut.

Gefle—Dala.

1854 d. 20 Dec. Bref till V. V. ang. beviljadt statsbidrag till jernvägen.
1855 d. 8 Maj. Bolagsordning faststäld äfvensom plan.
1855 d. 13 Juni. Bref till V. V. ang. lån till jernvägen.
1855 d. 25 Juli. D:o d:o ang. gillande af ritningar till öfverbyggnad och tvärsektioner.
1855 d. 25 Juli. Res. ang. rättighet att expropriera jord.
1855 d. 29 Aug. Bref till V. V. ang. ändring i planen.
1855 d. 22 Sept. D:o d:o ang. tillstånd att omlägga äldre körvägar.
1856 d. 15 Jan. Bref till K. Bfhde i Gefleborgs och Kopparbergs län ang. fridlysningsstadgans tillämpning å jernvägen.
1857 d. 3 Nov. Bref till V. V. ang. ändring i planen.
1857 d. 24 Nov. Taxa för trafiken.
1858 d. 5 Mars. Bref till V. V. ang. ytterligare lån.
1858 d. 20 Aug. Bref till Krigs-Koll. m. fl. ang. forsling af trupper, post m. m.
1858 d. 5 Nov. Bref till K. Bfhde i Gefleborgs län ang. rätt för bolaget att utgifva obligationer för upptaget lån.
1859 d. 21 Okt. Bref till V. V. ang. anstånd med afsyningen.
1862 d. 28 Mars. Res. ang. ändringar i bolagsordn.
1862 d. 11 April. D:o ang. rättighet att utgifva tryckta eller graverade obligationer till belopp af 1,500,000 rdr.
1862 d. 5 Dec. Bref till K. Bfhde i Gefleborgs län, ang. afslag å direktionens besvär i fråga om bränvinsutskänkning vid Gefle jernvägsstation.
1862 d. 30 Dec. Taxa till 1867 års slut faststäld.
1862 d. 30 Dec. Reglemente för trafiken faststäldt.
1864 d. 15 April. Res. ang. ändring i bolagsordningen.
1868 d. 24 Mars. Taxa att gälla till 1872 års slut.
1871 d. 23 Febr. Res. ang. fastställelse å ändringar i bolagsordn.

1872 d. 6 Sept. Br. till K. Bfhde i Gefleborgs län, ang. ökad amortering å statslånet.
1872 d. 6 Dec. D:o d:o ang. taxa till 1877 års slut.
1875 d. 31 Dec. Emb.-skrifvelse till trafikstyrelsen ang. reglemente för trafiken å jernvägen.
1876 d. 23 Aug. Direktionens ansökning om ändringar i trafiktaxan återstäld till K. Bfhde i Gefleborgs län.
1876 d. 1 Sept. Res. ang. ändring i bolagsordningen.
1876 d. 24 Nov. Res. med afslag å ansökning om ändring i trafiktaxan.
1877 d. 14 Dec. Taxa och reglemente för trafiken faststälda. Taxan till 1880 års slut.
1879 d. 25 April. Bref till K. Bfhde i Gefleborgs län ang. eventuel förökning af amorteringen å beviljadt statslån.
1882 d. 13 Jan. Res. ang. fastställelse af plan för bolagets nya station i Gefle.
1885 d. 4 Dec. Taxa fastställd till 1895 års slut.
1886 d. 1 Okt. Ang. fastställelse å förnyad ordning för Gefle—Dala jernvägsaktiebolag.

Köping—Hult.

1848 d. 28 Dec. Plan fastställd för Örebro—Hult linien.
1848 d. 28 Dec. Kongl. oktroj för bolaget.
1851 d. 21 Okt. Komité förordnad att granska beräkningarna för jernvägen.
1851 d. 10 Okt. Res. ang. upplösning af bolaget.
1852 d. 29 Maj. K. Br. till V. V. ang. vilkor för tillgodonjutande af de af Rikets Ständer beviljade förmåner för jernvägens byggande.
1852 d. 13 Nov. D:o d:o ang. nytt privilegium och reglemente för jernvägens anläggning.
1852 d. 11 Dec. Utnämning af styrelse för jernvägen.
1852 d. 23 Dec. Bref till V. V. ang. komplettering af arbetsplan för bibana från Örebro till Skebäck.
1853 d. 29 April. D:o d:o ang. plan för jernväg från Köping till Svartå.
1853 d. 4 Maj. D:o d:o ang. östra slutpunkten af jernvägen.
1853 d. 1 Juni. D:o d:o ang. förordnande af kontrollerande ingeniör.
1853 d. 4 Aug. D:o d:o ang. ersättning åt ingeniören för extra utgifter.
1853 d. 4 Aug. D:o d:o ang. formen för slipers och rails.
1853 d. 4 Aug. D:o d:o ang. jernvägens sträckning från Östanå till Köping.

1853 d. 11 Aug. D:o d:o ang. förändradt byggnadssätt af jernvägen.
1853 d. 20 Okt. D:o d:o ang. plan för sträckningen Örebro—Hult.
1853 d. 26 Okt. D:o d:o ang. sökt rättighet att göra afvikelser från brobyggnader.
1854 d. 27 Jan. D:o d:o ang. förändrad riktning vid Dylta.
1854 d. 3 Febr. D:o d:o ang. ändrad konstruktion å broar.
1854 d. 2 Mars. D:o d:o ang. bibanor till grustägt.
1854 d. 28 Mars. D:o d:o ang. ritningar å stationshus.
1854 d. 2 Aug. D:o d:o ang. ändring i konstruktionen å jernvägsskenor.
1854 d. 19 Sept. D:o d:o ang. anstånd med jernvägens fullbordan.
1855 d. 13 Juni. D:o d:o ang. rättighet att få omlägga vägar och förändra riktningen af smärre vattendrag i närheten af jernvägen.
1855 d. 25 Juli. D:o d:o ang. sökt fastställelse å bro- och stängselritningar.
1855 d. 15 Aug. Res. ang. rättighet till provisionella byggnaders uppförande.
1855 d. 29 Aug. Res. ang. tillämpning af fridlysningsstadgan för allm. kanal- m. fl. dylika anläggningar på jernvägen.
1855 d. 22 Sept. Bref till V. V. ang. bankanläggning öfver Dylta äng.
1855 d. 22 Nov. Bref till Statskontoret, ang. rättighet för bolaget att utbekomma hälften af det till säkerhet för jernvägsanläggningens utförande i Statskontoret nedsatta belopp.
1856 d. 15 Jan. Bref till V. V. ang. afslag å bolagets ansökning att före Örebro—Nora vägens öppnande för allmän trafik, derå verkställa tillfälliga transporter mot särskild öfverenskommelse.
1856 d. 28 Febr. Bref till Statskontoret ang. månadtligt arvode till Premierlöjtnanten Vult von Steyern såsom ledamot i styrelsen.
1856 d. 18 Mars. Bref till K. Bfhde i Örebro län, ang. interimstaxa.
1856 d. 17 Juni. D:o d:o ang. ytterligare tillämpning under 3 månader af nämnda taxa.
1856 d. 28 Nov. Skrifvelse till Rikets Ständer, ang. gjord framställning om statens medverkan till fullbordande af Köping—Hults jernväg.
1857 d. 20 Jan. Bref till V. V. ang. kontroll å arbetet.
1857 d. 12 Maj. Bref till K. Bfhde i Örebro län, ang. taxa.
1858 d. 20 Mars. Bref till Statskontoret, ang. rättighet för bolaget att återlyfta 100,000 rdr deponerade till säkerhet för jernvägens utförande.

1858 d. 20 Aug. Bref till Krigskoll. ang. forsling af trupper, post m. m.

1859 d. 29 April. Bref till V. V. ang. fortfarande kontroll å jernvägen.

1861 d. 22 Febr. D:o d:o ang. rätt att utbekomma innestående medel för jernvägens fullbordande.

1866 d. 27 April. Bolagsordning för Köping—Mälarens jernvägsaktiebolag faststäld.

1866 d. 10 Aug. D:o d:o för Arboga—Köping d:o d:o att i förening med Köping—Hult bolaget fullborda jernvägen mellan nämnda två städer.

1866 d. 24 Aug. Bref till V. V. ang. godkändt kontrakt för jernvägsanläggning mellan Arboga och Köping.

1868 d. 10 Jan. Anmälan att linien Arboga—Köping kan öppnas.

1869 d. 23 Mars. Förordnande för Landshöfd. Frih. Åkerhielm att vara ledamot i styrelsen.

1870 d. 22 Juni. Bref till Trafikstyr., ang. afslag å framställning att staten måtte trafikera och underhålla jernvägen eller inlösa densamma.

1872 d. 30 Jan. Emb.-skrifvelse till Direktionen, ang. utseende af två personer för att ingå i en komité för jernvägens uppskattning i och för ifrågasatt försäljning till staten.

1873 d. 28 Febr. Komité utsedd för uppskattning af värdet å jernvägen.

1873 d. 25 April. Proposition ang. inlösen af jernvägen för statens räkning.

1874 d. 23 Jan. Res. ang. tillstånd att utfärda obligationer till belopp af 3,930,300 rdr.

1875 d. 25 Mars. Bref till K. Bfhde i Örebro län, ang. tillägg till taxan.

1876 d. 5 Maj. D:o för Landshöfd. P. A. Bergström att vara ledamot i styrelsen.

1876 d. 30 Okt. Förordnande för Presidenten Wærn att vara ordf. i direktionen.

1881 d. 1 Juli. Bref till trafikstyrelsen ang. förändring af benämningen å stationen Dylta till Ervalla.

1881 d. 29 Okt. Res. ang. förklaring att jernvägssträckningen får anses såsom en enhet m. m. (rätt att inteckna jernv.).

1883 d. 21 Dec. D:o ang. ändring i bolagsreglerna.

1884 d. 20 Febr. D:o ang. godkännande af jernvägens sträckning.

1885 d. 18 Dec. Taxa för transporter faststäld att gälla till utgången af år 1895.

1886 d. 2 April. Ang. afsöndring från jernvägen af ett område i Köping.

1886 d. 31 Dec. Förordnande af ombud i revisionen af bolagets förvaltning för 1886.

Smedjebacken (Vessman—Barken).

1854 d. 20 Dec. Bref till V. V. ang. af Rikets Ständer beviljadt statsbidrag till jernvägen.
1855 d. 1 Aug. Res. ang. afslag å gjord framställning om fastställelse å bolagsordning.
1856 d. 28 Febr. Bref till V. V. ang. fastställande af plan för jernvägen.
1856 d. 19 Aug. D:o d:o ang. utbetalning af ett af Rikets Ständer beviljadt lån.
1856 d. 11 Nov. Skrifvelse till Rikets Ständer, ang. ytterligare lån till jernvägen.
1858 d. 22 Jan. Bref till V. V. ang. ytterligare lån till jernvägen.
1858 d. 2 Juli. D:o d:o ang. förlängd arbetstid samt ränte- och amorteringsfrihet för lån.
1859 d. 4 Juni. Bref till K. Bfhde i Kopparbergs län, ang. fridlysning af jernvägen.
1859 d. 7 Okt. Bref till V. V. ang. anstånd med afsyningen.
1860 d. 14 Dec. Taxa för trafiken fastställd.
1852 d. 19 Sept. Bref till V. V. ang. afslag å ansökning om proposition till Riksdagen om nedsättning i räntan m. m. för bolagets lån.
1863 d. 18 Dec. Taxa till slutet af 1868.
1864 d. 22 Juni. Bref till K. Bfhde i Kopparbergs län om rättighet att expropriera mark till grustägt.
1865 d. 15 Dec. Bolagsordning fastställd.
1868 d. 4 Dec. Bref till K. Bfhde i Kopparbergs län, ang tilllämpning af förra taxan till 1873 års slut.
1871 d. 3 Nov. Res. ang. jordexpropriation vid Smedjebacken.
1873 d. 7 Nov. Förnyad taxa att gälla till 1878 års slut.
1875 d. 17 Dec. Res. ang. rätt för egaren af Frövi—Ludvika jernväg till expropriation af jord för Ludvika station från Vessman—Barkens jernvägsområde.
1876 d. 17 Nov. Res. ang. förhöjning i personbefordringsafgifterna.
1878 d. 15 Febr. Bref till K. Bfhde i Kopparbergs län, ang. ifrågasatt öfverlåtelse af jernvägen å ett för anläggning af jernväg mellan Engelsbergs bruk och Vester-Dalelfven under bildning varande bolag.
1878 d. 8 Nov. Taxa fastställd.
1879 d. 31 Dec. Proposition till Riksdagen, ang. anstånd under 3 år med kapitalafbetalningen å bolaget beviljade statslån.
1880 d. 21 Maj. Bref till V. V. ang. Riksdagens afslag derå.
1881 d. 11 Febr. Emb. skrifv. till Fullm. i Riksg.-kont. ang. afslag å gjord framställning om utbytande af per-

sonlig borgen för bolagets statslån mot inteckning i jernvägen.

1882 d. 27 Jan. Proposition ang. befrielse från borgen för vederbörande löftesmän för två bolaget beviljade statslån.

1882 d. 22 April. Bref till K. Bfhde i Kopparbergs län ang. Riksdagens svar om befrielse från borgen för två bolagets statslån.

1882 d. 25 Aug. Bolagsordning för Smedjebackens jernvägsaktiebolag faststäld.

1882 d. 15 Dec. Res. ang. afslag å framställning om ny taxa.

1883 d. 6 Sept. Taxa att lända till efterrättelse till 1888 års utgång.

1888 d. 21 Sept. D:o d:o till 1895 års slut.

Borås—Herrljunga.

1856 d. 28 Nov. Skrifvelse till Rikets Ständer ang. statsbidrag till en jernväg mellan Borås m. m. och Vestra stambanan.

1858 d. 10 Juli. Bolagsordning faststäld.

1860 d. 29 Dec. Bref till V. V. ang. lån för jernvägsanläggningen.

1861 d. 15 Nov. D:o d:o ang. fastställelse af plan.

1862 d. 24 Jan. D:o d:o ang. faststäldt kontrakt om arbetets utförande och förordnande för kontrollant.

1863 d. 9 Jan. Bref till Trafikstyrelsen om bidrag af 14,000 rdr för anläggning af station vid Herrljunga.

1863 d. 5 Maj. Bref till K. Bfhde i Elfsborgs län om jernvägens fridlysning.

1863 d. 7 Aug. D:o d:o ang. tillämpning tills vidare af statens taxa å jernvägen.

1863 d. 30 Dec. Bref till V. V. om uppskof med afsyningen.

1864 d. 13 Maj. D:o d:o om anstånd med anskaff. af godsvagnar.

1865 d. 22 Juni. Bref till K. Bfhde i Elfsborgs län, ang. beviljadt anstånd med d:o d:o.

1867 d. 15 Mars. Bref till V. V. ang. godkännande af jernvägen.

1871 d. 3 Febr. Bref till K. Bfhde i Elfsborgs län, ang. försäljning af en å jernvägens område vid Fristads station uppförd, till hotell afsedd byggnad.

1874 d. 4 Sept. Ny bolagsordning faststäld.

1876 d. 15 Juli. Res. ang. förhöjning i afgifterna för personbefordran samt afslag å ansökning om fastställelse af särskild trupptaxa; men befaldes Trafikstyrelsen att, om förhöjning i trupptaxan af 1868 i allmänhet erfordras, efter samråd med Arméförvaltningen inkomma med förslag i ämnet.

1878 d. 20 Dec. Res. ang. afslag å framställning om upphörande med förräntande af Borås jernvägsaktiebolags reservfond.

1879 d. 28 Febr. Bref till K. Bfhde i Elfsborgs län, ang. förslag till definitiv taxa.

1879 d. 25 April. D:o ang. eventuel förökning af amorteringen af bolaget beviljadt statslån.

1880 d. 30 Dec. Taxa att gälla till 1885 års slut.

1881 d. 21 Okt. Bref till V. V. ang. godkännande af sträckningen å jernvägen.

1885 d. 4 Dec. Taxa faststäld att gälla till 1894 års slut.

Vexiö—Alfvesta.

1862 d. 25 Nov. Proposition till Rikets Ständer ang. lån.

1863 d. 17 April. Bolagsordning faststäld.

1863 d. 25 Sept. Ändringar i bolagsordning.

1863 d. 11 Sept. Bref till V. V. ang. af Rikets Ständer beviljadt lån.

1863 d. 13 Nov. Bref till K. Bfhde i Kronobergs län, ang. medgifvande för bolaget att få trafiken besörjd af staten.

1864 d. 4 Mars. Bref till V. V. ang. fastställelse af plan.

1864 d. 8 April. D:o d:o ang. godkännande af kontrakt m. m.

1864 d. 13 Maj. D:o till K. Bfhde i Kronobergs län, ang. fridlysning.

1864 d. 22 Juli. Bref till Trafikstyrelsen ang. sättet för banans förening med Södra stambanan vid Alfvesta.

1865 d. 30 Juni. Taxa att gälla tills vidare, faststäld.

1865 d. 1 Sept. Bref till V. V. ang. uppskof med afsyning.

1873 d. 21 Nov. Bref till K. Bfhde i Kronobergs län, ang. sökt expropriation.

1874 d. 27 Mars. D:o d:o ang. tillåtelse till expropriation af jord för utvidgning af Vexiö jernvägsstation.

1878 d. 10 Maj. Res. ang. rätt att expropriera mark till gruståg från kronolägenheten Helgevärma.

1879 d. 28 Febr. Bref till K. Bfhde i Kronobergs län ang. definitiv taxa för jernvägen.

1879 d. 25 April. D:o ang. tillämpning af den för bolaget under viss förutsättning stadgade skyldighet till ökad amortering af erhållet statslån.

1879 d. 31 Dec. Taxa att gälla under 1880, faststäld.

1880 d. 19 Sept. Res. ang. afslag å ansökning om ändring i bolagsordning.

1880 d. 30 Dec. Taxa att gälla till 1885 års slut.

1884 d. 18 Juli. Anmäldes och lades ad acta framställning om anordnande af tågen på jernvägen.

1885 d. 11 Dec. Taxa faststäld att gälla till 1890 års slut.
S. d. Res. ang. ökad amortering å statslånet.

Kristianstad—Hessleholm.

1862 d. 20 Dec. Bolagsordning faststäld.
1863 d. 30 Jan. Skrifvelse till Rikets Ständer ang. lån till jernvägen.
1863 d. 11 Sept. Bref till V. V. ang. af Rikets Ständer beviljadt lån.
1863 d. 25 Sept. Bref till K. Bfhde i Kristianstads län ang. afslag å framställning om ytterligare lån.
1864 d. 12 Febr. Bref till V. V. om fastställelse af plan.
1864 d. 12 Mars. D:o d:o ang. gilladt kontrakt; kontrollant förordnad.
1864 d. 6 Maj. Bref till K. Bfhde i Kristianstads län ang. fridlysning.
1864 d. 22 Juli. Bref till Trafikstyrelsen ang. nedsättning i afgifter för transport å statens stambanor för Kristianstad—Hessleholms jernväg.
1864 d. 11 Nov. D:o d:o ang. befrielse för bolaget att deltaga i kostnaden för bibanans förening med södra stambanan.
1865 d. 28 Juli. Taxa och reglemente för trafiken faststäld att t. v. gälla.
1866 d. 26 Jan. Bref till V. V. ang. uppskof med afsyningen.
1866 d. 2 Mars. Bref till Trafikstyrelsen ang. Direktionens ansökning om begagnande af statens reparationsverkstad i Malmö.
1867 d. 13 Dec. Bref till K. Bfhde i Kristianstads län i fråga om lindring i ränte- och amorteringsliqvid för erhållet statslån m. m.
1871 d. 15 Aug. Bref till Trafikstyrelsen ang. bolagets framställning om felräkningspenningar för bolagets uppbördspersonal och om fraktlindring.
1874 d. 20 Febr. D:o d:o ang. förhöjning i taxan för passagerareafgifter.
1879 d. 28 Febr. Bref till K. Bfhde i Kristianstads län, ang. afgifvande af förslag till definitiv taxa för jernvägen.
1879 d. 19 Sept. Res. ang. tillämpning under 1880 af gällande taxebestämmelser.
1879 d. 25 April. Bref till K. Bfhde i Kristianstads län, ang. tilllämpning af den för bolaget under viss förutsättning stadgade skyldighet till ökad amortering af erhållet statslån.

1880 d. 3 Dec. Taxa att gälla till 1885 års slut faststäld.
1886 d. 26 Nov. Förordnande för kronoombud i revisionen af bolagets räkenskaper för år 1886.

Landskrona—(Eslöf)—Helsingborg.

1860 d. 12 Juni. Bolagsordning faststäld.
1862 d. 25 Nov. Proposition till Rikets Ständer om statsbidrag.
1863 d. 11 Sept. Bref till V. V. ang. af Rikets Ständer beviljadt statslån.
1863 d. 4 Dec. Bref till K. Bfhde i Malmöhus län, ang. träffad öfverenskommelse om fördelning af beviljadt statsbidrag till Landskrona—Eslöf och Eslöf—Helsingborgs jernvägar.
1864 d. 15 Mars. Bref till V. V. ang. fastställande af plan samt upplåtelse af mark från Landskrona fästnings område.
1864 d. 29 April. D:o d:o ang. gilladt kontrakt.
1864 d. 6 Maj. Bref till K. Bfhde i Malmöhus län, ang. fridlysning.
1864 d. 15 Juli. Bref till V. V. ang. förändrad sträckning af jernvägen invid och genom staden.
1865 d. 3 Febr. Bref till Trafikstyrelsen ang. befrielse för bolaget från deltagande i kostnaden för ombyggnad af Eslöfs bangård i och för bibanans förening med södra stambanan.
1865 d. 21 Juli. Interimstaxa för trafiken faststäld.
1865 d. 3 Nov. Bref till V. V., ang. slutlig afsyning af jernvägen och anstånd med anskaffande af en del rörlig materiel.
1865 d. 29 Dec. D:o d:o ang. godkännande af jernvägen.
1876 d. 2 Mars. Res., ang. förhöjning i afgifterna för personbefordran å bolagets jernväg.
1876 d. 15 Juli. D:o ang. fastställelse af formulär till bolagets obligationer.
1879 d. 28 Febr. Bref till K. Bfhde i Malmöhus län, ang. afgifvande af förslag till definitiv taxa.
1879 d. 25 April. D:o d:o ang. ökad amortering å statslån.
1879 d. 21 Nov. Res. ang. trafiktaxa att gälla under 1880.
1880 d. 17 Dec. Taxa att gälla till 1885 års slut.
1881 d. 3 Okt. Res. ang. tillstånd att expropriera mark för anläggning af en hållplats vid Stabbarp.
1882 d. 24 Mars. D:o ang. d:o från indragna militieboställer Årup N:o 1 med Billeberga.
1885 d. 11 Dec. Taxa att gälla till 1893 års slut.

Helsingborg—Eslöf.

1862 d. 3 Okt. Bolagsordning faststäld.
1862 d. 25 Nov. Proposition till Rikets Ständer ang. lån till byggnaden.
1863 d. 11 Sept. Bref till V. V. ang. beviljadt statslån.
1863 d. 4 Dec. ang. trafikerande af jernvägen.
1864 d. 4 Mars. Bref till V. V., ang. faststäld plan för jernvägen Helsingborg—Århup.
1864 d. 15 Mars. D:o d:o ang. d:o d:o för Landskrona—Eslöf.
1864 d. 29 April. D:o d:o ang. gilladt kontrakt.
1864 d. 6 Maj. Bref till K. Bfhde i Malmöhus län, ang. fridlysning.
1864 d. 9 Sept. Bref till V. V. ang. ändring i planen för bangården i Helsingborg.
1864 d. 11 Okt. D:o d:o ang. d:o d:o å linien Helsingborg—Årup.
1865 d. 3 Mars. Bref till K. Bfhde i Malmöhus län ang. förändring i bestämmelserna om tiden för fullbordande af jernvägsanläggningen mellan Helsingborg och Årup samt rättighet att tidigare utbekomma återstoden af beviljadt statsbidrag.
1865 d. 21 Juli. Interimstaxa faststäld.
1865 d. 3 Nov. Bref till V. V. ang. slutlig afsyning å jernvägen samt anstånd med anskaffande af en del rörlig materiel.
1865 d. 29 Dec. D:o d:o ang. godkännande af jernvägen och anstånd med anskaffande af en del rörlig materiel.
1866 d. 9 Mars. Bref till Trafikstyrelsen ang. bolagets ansökning att afstånden måtte få läggas till grund vid fraktberäkningen för gods, som försändes från station å statens stambanor till sådana å bolagets jernväg och tvärtom.
1876 d. 2 Mars. Res. ang. förhöjning i afgifterna för personbefordran å jernvägen.
1877 d. 3 Aug. Bref till Trafikstyrelsen med förklarande att ansökning om tillstånd att å jernvägen få anställa försök med gnistersläckare af ny konstruktion icke föranledde till särskildt beviljande af det sökta tillståndet.
1879 d. 25 April. Bref till K. Bfhde ang. tillämpning af den för bolaget under viss förutsättning stadgade skyldighet till ökad amortering af erhållet statslån.
1879 d. 21 Nov. Trafiktaxa att gälla till 1880 års slut.
1880 d. 17 Dec. D:o d:o 1885 » »
1885 d. 11 Dec. D:o d:o 1893 » »

Ystad—Eslöf.

1862 d. 31 Okt. Bolagsordning fastständ.
1862 d. 25 Nov. Proposition till Rikets Ständer ang. lån.
1863 d. 11 Sept. Bref till V. V. ang. beviljadt lån.
1863 d. 2 Okt. D:o d:o ang. fastställelse af plan.
1863 d. 30 Dec. D:o d:o, ang. godkännande af kontrakt och förförordnande af kontrollant.
1864 d. 4 Mars. Bref till K. Bfhde i Kristianstads och Malmöhus län ang. fridlysning.
1864 d. 28 Okt. Bref till V. V. ang. ändringar i planen.
1865 d. 3 Febr. Bref till Trafikstyrelsen ang. befrielse för bolaget att deltaga i kostnaden för ombyggnad af Eslöfs bangård i och för banans förening med södra stambanan.
1865 d. 3 Mars. Bref till V. V. ang. rättighet för bolaget att omlägga äldre körvägar och afleda smärre vattendrag.
1865 d. 6 Okt. Taxa för trafiken fastständ att t. v. gälla.
1866 d. 27 Sept. Bref till V. V. ang. jernvägens afsyning.
1867 d. 8 Mars. Bref till K. Bfhde i Malmöhus län, ang. rättighet att begagna bro- och decimalvågar samt antaga särskild justerare derför.
1869 d. 12 Febr. Proposition till Riksdagen, ang. ändring i vilkoren för återbetalning af erhållet lån.
1869 d. 14 Maj. Bref till K. Bfhde i Malmöhus län, ang. Riksdagens afslag å begärdt anstånd med återbetalning af lån.
1875 d. 10 Dec. Res. ang. förhöjning i taxan.
1879 d. 28 Febr. Bref till K. Bfhde i Kristianstads län, ang. afgifvande af förslag till definitiv taxa för jernvägen.
1879 d. 25 April. Bref till K. Bfhde i Malmöhus län, arg. tillämpning af den för bolaget under viss förutsättning stadgade skyldighet till ökad amortering af erhållet statslån.
1879 d. 21 Nov. Res. ang. taxa å afgifter för trafiken att gälla under år 1880.
1880 d. 17 Dec. D:o, ang. taxa till 1885 års slut.
1885 d. 11 Dec. Taxa att gälla till 1893 års slut fastständ.

Norbergs.

1850 d. 21 Dec. Bref till V. V. ang. lån å 150,000 rdr till nämnda jernväg, då endast afsedd att byggas mellan Norbergs grufvor och sjön Åmänningen.

1851 d. 12 Juni. D:o d:o, ang. anstånd med jernvägens utförande.
1852 d. 7 Febr. D:o d:o, ang. ändring i planen för jernvägen.
1852 d. 4 Maj. D:o d:o, ang. lån till jernvägsanläggningen.
1853 d. 10 Maj. D:o d:o, ang. form å jernvägsskenorna.
1853 d. 29 Dec. D:o d:o, ang. anstånd med jernvägsanläggningen.
1854 d. 4 Jan. D:o d:o, ang. ändringar i underbyggnaden.
1854 d. 21 Nov. D:o d:o, ang. lån beviljadt af Rikets Ständer å 100,000 rdr b:co till jernvägen.
1855 d. 12 April. D:o d:o, ang. bildandet af Norbergs nya jernv.-aktiebolag.
1855 d. 13 Juni. D:o d:o, ang. plan för jernvägen.
1855 d. 8 Aug. D:o d.o, ang. godkännande af säkerhetsförbindelse och kontrakt rörande fullbordandet af jernvägen.
1856 d. 14 Febr. Res. och Bref till K. Bfhde i Vestmanlands län ang. fridlysn.
1856 d. 17 Juni. D:o d:o, ang. taxa å trafiken.
1858 d. 2 Juli. D:o d:o, ang. ändring i taxan rörande malm.
1862 d. 16 Juli. D:o d;o, ang. fortfarande giltighet af taxan till 1867 års slut.
1862 d. 24 Okt. Skrifvelse till Rikets Ständer ang. anstånd med ränte- och kapitalafbetalning å lån.
1863 d. 13 Febr. Bref till V. V. ang. Rikets Ständers afslag derå.
1867 d. 13 Juni. Bref till K. Bfhde i Vestmanlands län, ang. fortfarande giltighet af taxan till 1872 års slut.
1862 d. 27 Nov. D:o d:o, ang. afgiftsbeloppet för telegrafeffekters fraktande å Norbergs jernväg.
1871 d. 9 Juni. Res. ang. fastställelse af bolagsordning för Norbergs nya jernv.-akt.-bol.
1872 d. 18 Okt. Förnyad taxa att gälla till 1877 års slut.
1874 d. 16 Jan. Proposition ang. tillstånd för bolaget att bibehålla lemnade lån efter jernvägens ombyggnad m. m.
1874 d. 1 April. Res. ang. koncession för jernvägens ombyggnad, rätt att behålla det gamla lånet, lån fr. Handels- och Sjöfartsfonden å 300,000 rdr, plan, rätt att utfärda obligationer för lån.
1874 d. 8 Maj. Bref till V. V., ang. fastställelse af kontrakt om jernvägens byggande.
1874 d. 5 Juni. Förordnande af ordf. och suppleant i styrelsen.
1876 d. 9 Juni. Res. ang. fastställelse af taxa och reglemente för trafiken.
1878 d. 1 Febr. Proposition till Riksdagen, ang. öfverlåtelse af bolagets jernvägsmateriel å Stockholm—Vesterås—Bergslagens jernvägs trafikbolag.
1878 d. 31 Maj. Res. ang. öfverlåtelse af bolagets rullande materiel å sistnämnda bolag.

1878 d. 13 Dec. Förbindelse, att den för försäljning af jernvägens materiel bildade fond skulle utgöra säkerhet för lemnadt statslån.

1879 d. 25 April. Bref till K. Bfhde i Vestmanlands län, ang. ökad amortering af beviljade statslån.

1879 d. 11 Juli. Bref till K. Bfhde i Vestmanlands län, ang. platsen för ett bolaget tillhörigt kassaskåp.

1880 d. 19 Mars. Emb. skrifvelse till utsedda ombudet för deltagande i revisionsförrättningen för 1879 ang. förständigande att meddela uppgifter å de belopp, som dels från Stockholm—Vesterås—Bergslagens trafikaktiebolag influtit till den i Norbergsbolagets räkenskaper å »rullande materielens» konto redovisade fond dels ock blifvit af Norbergsbolaget afsatta till denna fond.

1880 d. 2 Juli. Bref till K. Bfhde i Vestmanlands län, ang. insändande af bevis om införande å rullande materielens konto af ett anmärkt belopp.

1880 d. 2 Juli. Res. ang. anstånd med ingifvande af förslag till taxebestämmelser.

1880 d. 15 Okt. Bevis insändt att medel afsatts till rullande materielens fond.

1880 d. 3 Dec. Taxa faststäld att gälla till 1885 års slut.

1885 d. 11 Dec. Taxa till 1895 års slut.

1886 d. 31 Dec. Förordnande af ombud i revisionen för 1886.

1887 d. 30 Sept. Ang. nedsättning af räntan å lån från Handels- och Sjöfartsfonden.

1887 d. 24 Okt. Ang. tillstånd att till ett nytt »reservfondens» konto öfverföra medel från »rullande materielens» konto.

1888 d. 19 Mars. Ang. inbetalning af bolagets återstående skuld till Handels- och Sjöfartsfonden.

Uddevalla—Venersborg—Herrljunga.

1863 d. 10 April. Bolagsordning faststäld.

1863 d. 11 Sept. Bref till V. V., ang. af Rikets Ständer beviljadt lån.

1864 d. 5 Febr. Bref till K. Bfhde i Elfsborgs län, ang. godkännande af landstingets beslut att upptaga ett lån å 200,000 rdr för att lemna bidrag till jernvägsanläggningen.

1864 d. 22 April. Bref till V. V. ang. faststäld plan för linien Uddevalla öfver Venersborg förbi Halle- och Hunneberg till Mossebo.

1864 d. 22 Juli. Bref till K. Bfhde i Elfsb. och Göteb. län ang. fridlysning.

1864 d. 9 Dec. Bref till V. V., ang. faststäld plan för arbetet mellan Mossebo och Vestra Bitterna kyrka öfver Håkantorp äfvensom ändring i den förut faststälda planen.

1864 d. 30 Dec. D:o d:o, ang. gilladt kontrakt samt utbetalning af lån.

1866 d. 11 Okt. Bref till K. Bfhde i Elfsborgs län ang. interimstaxa för trafiken.

1866 d. 14 Dec. Bref till V. V., ang. förlängd arbetstid.

1867 d. 15 Nov. D:o d:o, ang. afsyning af jernvägen.

1867 d. 6 Dec. Bref till K. Bfhde i Elfsb., Göteb. och Skaraborgs län, ang. vite för olofligt beträdande af jernvägen.

1868 d. 31 Juli. Bref till V. V., ang. tillstånd för bolaget att få i st. f. jordbank bygga pålbro öfver Mossebo mosse.

1868 d. 18 Sept. D:o d:o, ang. slutlig afsyning af jernvägen.

1868 d. 25 Sept. D:o d:o, ang. befrielse för bolaget att anlägga annan eller större reparationsverkstad än den i Venersborg redan uppförda.

1868 d. 6 Nov. D:o d:o. ang. godkännande af jernvägen.

1870 d. 2 Sept. Res. på besvär, ang. rösträtts utöfvande för Uddevalla stad vid bolagsstämma med delegarne i jernvägsbolaget.

1871 d. 14 Jan. D:o d:o, ang. ändringar i bolagsordn. (afslag).

1871 d. 29 Dec. D:o d:o, ang. ändringar i d:o.

1873 d. 7 Nov. D:o d:o i d:o.

1876 d. 10 Mars. D:o d:o, ang. förhöjning i afgifterna för personbefordran.

1879 d. 28 Febr. Bref till K. Bfhde i Göteborgs län, ang. afgifvande af förslag till definitiv taxa för jernvägen.

1879 d. 25 April. Br. till K. Bfhde i Elfsborgs län, ang. eventuel förökning af amorteringen af bolagets statslån.

1879 d. 24 Okt. Res. ang. fortfarande tillämpning af trafiktaxan till 1880 års slut.

1880 d. 30 Dec. Taxa att gälla till 1885 års slut.

1882 d. 20 Okt. Res. ang. godkännande af plan.

1885 d. 30 Dec. Taxa till 1894 års slut.

1887 d. 22 Dec. Ang. ifrågasatt anslag för jernvägens ombyggnad till normal spårvidd.

Köping—Uttersberg

(med bibana till sjön Lillsvan).

1856 d. 28 Nov. Skrifvelse till Rikets Ständer, ang. statsbidrag till jernvägen m. m.

1863 d. 11 Sept. Bref till V. V., ang. af Rikets Ständer beviljadt statslån.

1863 d. 30 Okt. Bolagsordning fastställd.

1863 d. 30 Okt. Bref till V. V., ang. fastställelse af plan.

1863 d. 30 Dec. D:o d:o, ang. fastställande af kontrakt om jernvägens utförande. Kontrollerande ingeniör förordnad.

1864 d. 8 Juli. Bref till K. Bfhde i Vestmanlands län ang. fridlysning.

1866 d. 5 Jan. Bref till V. V., ang. anstånd med afsyningen.

1866 d. 19 Jan. Taxa att gälla 5 år, fastställd.

1871 d. 5 Maj. D:o d:o 1875 års slut.

1875 d. 15 Okt. D:o d:o 1880 d:o.

1877 d. 2 Nov. Res. ang. förhöjning i afgifterna för personbefordran.

1878 d. 16 Aug. Res. ang. rättighet för Köping—Uttersberg jernvägsaktiebolag att enl. gällande expropriationslag tillvinna sig erforderliga områden för utvidgning af Uttersbergs och Karmansbo stationer.

1879 d. 25 April. Bref till K. Bfhde i Vestmanlands län, ang. tillämpning af den för bolaget under viss förutsättning stadgade skyldighet till ökad amortering af statslånet.

1880 d. 26 Nov. Trafikreglemente faststäldt.

1880 d. 17 Dec. Taxa till 1885 års slut.

1885 d. 24 Okt. D:o d:o 1895 d:o.

Frövi—Ludvika.

1865 d. 21 Dec. Bolagsordning för Svenska centraljernvägsaktiebolaget fastställd.

1869 d. 22 Sept. Res. ang. koncession för jernvägens anläggning.

1870 d. 31 Mars. Depositionen förklarad behörigen fullgjord.

1870 d. 20 Maj. Res. ang. vissa förmåner för jernvägen.

1870 d. 29 Juli. Bref till V. V., ang. fastställande af plan å delen mellan Frövi och Katrinelund. Kontrollant förordnad.

1870 d. 2 Sept. Res. på ansökning om rättighet för vederbörande kommuner att sjelfva verkställa expropriation.

1870 d. 10 Sept. Bref till V. V., ang. fastställelse af plan å linien Lindesberg—Lund.

1870 d. 27 Okt. D:o d:o, ang. afslag å major C. Adelskölds ansökning om befrielse från uppdraget att vara kontrollant.

1871 d. 14 Jan. D:o d:o, ang. fastställelse af plan å linien Lund —Lerviken samt infordrande af normalritningar för brobyggnader m. m.

1871 d. 20 Jan. D:o d:o, ang. ansökning om begagnande af stigningar af 1:60 å linien Ludvika—Grängesberg.

1871 d. 3 Mars. D:o d:o, ang. infordrande af utlåtande rörande normalritningar å broar.

1871 d. 25 April. D:o d:o, ang. fastställelse af plan mellan Lerviken och Ludvika samt ang. lutningar af 1:60 å denna bandel.

1871 d. 19 Maj. D:o d:o, ang. brobyggnaden öfver vattendragen å linien.

1871 d. 9 Juni. D:o d:o, ang. ändring i planen beträffande 6:te och 7:de milen.

1871 d. 15 Aug. Bref till Trafikstyrelsen samt K. Bfhde i Örebro och Kopparbergs län, ang. interimstaxa till 1871 års slut samt ang. utlåtande öfver definitiv trafiktaxa.

1871 d. 15 Sept. Bref till V. V., ang. major Adelskölds anmälan rörande Sundsbron å Frövi—Ludvika jernväg.

1871 d. 26 Sept. Bref till K. Bfhde i Örebro och Kopparbergs län, ang. fridlysning.

1871 d. 29 Sept. Bref till V. V. ang. afsyning af bandelen Frövi —Lindesberg.

1871 d. 9 Dec. Bref till K. Bfhde i Örebro län, ang. fortfarande giltighet af nu gällande taxa å bandelen Frövi—Lindesberg.

1872 d. 12 Jan. Taxa att gälla t. v.

1872 d. 19 April. Res., ang. A. C:son Sparres besvär i fråga om lyftning af expropriationssumma för jord.

1873 d. 28 Mars. Res., ang. tillämpning å jernvägen af statens trafikreglemente.

1873 d. 30 Maj. Bref till V. V., ang. förlängning till d. 1 Okt. 1874 i den för slutlig afsyning bestämda tid.

1873 d. 27 Dec. Res., ang. W. Stanleys besvär ang. ordningsstadganden för trafiken å den landsvägen invid Nya Kopparbergs station korsande Frövi—Ludvika banan.

1874 d. 2 Okt. Bref till V. V., ang. plan för åstadkommande af förbindelse mellan Bergslagernas jernväg och Frövi —Ludvika banan.

1874 d. 2 Okt. D:o d:o, ang. afsyning af jernvägen.

1874 d. 23 Okt. Res., ang. besvär i fråga om anställande af grindvakter vid åtskilliga vägöfvergångar.

1874 d. 18 Dec. Res., ang. W. Stanleys ansökning att Bergslagernas jernvägsaktiebolag måtte förhindras tillegna sig mark, som Stanley fått till sig lösa för Frövi—Ludvika jernväg.

1875 d. 5 Febr. Bref till V. V., ang. ersättning åt besigtningsmannen för jernvägen.

1875 d. 2 April. Res., ang. expropriation af jordområde till en station vid Ludvika.

1875 d. 21 Maj. Res., ang. jordexpropriation för utvidgning af hållplatsen Wasselhyttan.

1875 d. 11 Juni. Bref till V. V., ang. verkstäld besigtning å jernvägen.

1875 d. 13 Juli. D:o d:o, om bestämmande af tiden, inom hvilken sammanbindningsspåren mellan Frövi—Ludvika och Bergslagernas jernvägar vid Ludvika och Ställdalen skola vara utlagda.

1875 d. 17 Sept. Bref till Bankofullmäktige, ang. öfverlåtelse å W. Bage af rätt att återlyfta de till säkerhet för jernvägens fullbordande deponerade medel.

1875 d. 17 Dec. Res., ang. rätt att expropriera jord för Ludvika station från Wessman—Barkens jernvägsområde.

1876 d. 31 Mars. Bref till Bankofullmäktige, ang. rätt att lyfta medel deponerade till säkerhet för jernvägens utförande.

1876 d. 8 Sept. Anmälan att Georg Gosslett antagits till styresman för jernvägen.

1879 d. 28 Febr. Bref till K. Bfhde i Örebro län, ang. definitiv taxa för jernvägen.

1879 d. 7 Nov. Res., ang. expropriationsrätt för utvidgning af Bångbro station.

1879 d. 21 Nov. D:o, ang. taxa under 1880.

1879 d. 5 Dec. D:o, ang. expropriationsrätt af ett område vid Grängesbergs station.

1879 d. 31 Dec. D:o, ang. d:o för utvidgning af Bångbro station.

1880 d. 12 Nov. Taxa till 1885 års slut.

1885 d. 13 Nov. D:o d:o till 1895 års slut.

Karlskrona—Vexiö.

1871 d. 15 Sept. Bolagsordning fastställd.

1871 d. 15 Sept. Bref till V. V., ang. statsbidrag till jernvägen och fastställelse af större delen af planen samt koncession för jernvägens anläggning m. m.

1871 d. 26 Okt. Ledamot i Styrelsen förordnad.

1871 d. 9 Dec. Bref till V. V., ang. fastställande af kontrakt om utförande af jernvägsanläggningen.

1871 d. 29 Dec. Bref till Riksgäldsfullmäktige, ang. godkännande af säkerhetsförbindelse för användandet af anvisadt statsbidrag.
1872 d. 5 Jan. Suppleant i styrelsen.
1872 d. 1 Mars. Bref till Riksgäldsfullmäktige, ang. godkännande af säkerhetsförbindelse för användande af beviljadt statsbidrag.
1872 d. 1 Mars. Bref till V. V., ang. sättet för banans ledande öfver vattendraget vid Hvita Krog.
1872 d. 19 April. Bref till K. Bfhde i Blekinge, Kronobergs och Kalmar län, ang. fridlysning.
1872 d. 30 Aug. Bref till K. Bfhde i Blekinge län, ang. utbetal- af statsbidrag för jernvägens ledande öfver vattendraget vid Hvita Krog.
1872 d. 6 Sept. Emb. skrifv. till Riksgäldsfullmäktige, ang. godkännande af säkerhetsförbindelse för beviljadt lån.
1872 d. 11 Okt. Bref till V. V., ang. ifrågasatt ändring i planen för jernvägen (Afslag).
1872 d. 20 Dec. Bref till Riksgäldsfullmäktige, ang. godkännande af säkerhetsförbindelse.
1873 d. 14 Mars. Emb.-skrifvelse till d:o, ang. d:o.
1873 d. 12 April. Bref till V. V., ang. plan för jernvägstation i Karlskrona.
1873 d. 2 Maj. Bref till K. Bfhde i Blekinge län, ang. fastställelse å stadsfullmäktiges i Karlskrona beslut om afstående af jord.
1873 d. 2 Sept. Bref till V. V., ang. anmärkning å skenorna.
1873 d. 9 Sept. Res med afslag å styrelsens ansökning om fraktfrihet å statens jernvägar å ett parti effekter för Karlskrona—Vexiö-banans räkning.
1873 d. 9 Sept. Emb.-skrifv. till Fullmäktige i Riksgäldskontoret med säkerhetsförbindelse.
1873 d. 3 Okt. Bref till K. Bfhde i Blekinge län, med afslag å framställning att före den bestämda tiden få lyfta del af anvisadt statsbidrag.
1874 d. 15 Maj. Taxa för trafiken faststäld.
1874 d. 29 Maj. Bref till K. Bfhde i Blekinge, ang. tillämpning å jernvägen af statens jernvägars trafikreglemente.
1874 d. 12 Juni. Bref till Trafikstyrelsen, ang. transport af en militärkommendering, ehuru jernvägen ej vore öppnad för trafik.
1875 d. 9 April. Bref till K. Bfhde i Blekinge län, ang. ansökning om tillstånd att få antaga särskild justerare.
1876 d. 10 Mars. Res., ang. förhöjning i passagerareafgifterna.
1876 d. 4 Nov. Förordnande af ledamot i styrelsen efter en afliden, af K. M:t utsedd.

1878 d. 3 Maj. Emb.-skrifvelse till Trafikstyrelsen, ang. afslag å framställn. om förhöjning i afgifterna för transport af trupper och kronan tillhörig krigsmateriel.

1879 d. 1 Sept. Res., ang. tillämpning under 1880 af gällande trafiktaxa m. m.

1881 d. 28 Jan. Proposition till Riksdagen, ang. rättighet för bolaget att på en gång återbetala statslånet.

1881 d. 30 April. Emb.-skrifvelse till K. Bfhde i Blekinge län om Riksdagens svar.

1882 d. 27 Jan. Res., ang. fastställelse af plan för Karlskrona station.

1883 d. 19 Jan. Styrelsesuppleanten entledigad, ny förordnad.

1885 d. 25 Sept. Res., ang. taxa till 1893 års slut.

1886 d. 1 Okt. Bref till Riksgäldsfullmäktige, ang. vilkoren för tillgodonjutande af beslutad nedsättning i annuiteterna å bolagets statslån.

1886 d. 31 Dec. Ang. bolagets anmälan, att det *antagit* nämnda vilkor.

1887 d. 25 Nov. Ang. ifrågasatt vite för utkastande af alla slags föremål från gående tåg å jernvägen.

Krylbo—Norberg.

1871 d. 17 Mars. Bolagsordning faststäld.

1872 d. 12 Jan. Bref till V. V., ang. koncession å jernv., fastställelse af plan, fridlysning, lån å 406,600 rdr.

1872 d. 22 Mars. Förordnande af ledamot och suppleant i styrelsen.

1872 d. 17 Maj. Bref till V. V., angående godkännande af kontrakt. Kontrollant å arbetet förordnad.

1873 d. 28 Febr. Emb.-skrifvelse till Fullmäktige i Riksgäldskontoret med godkännande af säkerhetsförbindelse för användandet af statsbidrag.

1873 d. 9 Mars. Bref till V. V., ang. ändring i planen för banans inledande å norra stambanan.

1873 d. 27 Juni. Emb.-skrifvelse till Fullmäktige i Riksgäldskontoret, ang. godkännande af säkerhetsförbindelse för återstoden af statslånet.

1873 d. 27 Dec. Res., ang. anstånd med anskaffande af transportmateriel m. m.

1874 d. 21 Maj. D:o, ang. förlängd arbetstid till d. 1 Sept. 1874.

1874 d. 14 Aug. Bref till K. Bfhde i Vestmanlands län ang., fastställelse af taxa.

1874 d. 28 Aug. D:o till V. V., ang. afsyning af banan.

1874 d. 4 Sept. D:o till Trafikstyrelsen, ang. kontrakt om trafikens besörjande genom statens personal och med dess materiel.

1875 d. 3 Sept. D:o, ang. ytterligare anstånd med anskaffande af en del transportmateriel.
1876 d. 7 Jan. Förordnande af ombud i revisionen för 1875.
1878 d. 22 Mars. Bref till Trafikstyrelsen, ang. ändring i kontraktet rörande trafikens besörjande genom staten.
1879 d. 5 Dec. Res., ang. tillämpning af gällande taxa äfven under 1880.
1880 d. 20 Febr. Ledamot i styrelsen förordnad.
1880 d. 26 Nov. Taxa till 1885 års slut.
1885 d. 24 Okt. D:o » 1895 » »
1886 d. 1 Okt. Bref till Fullmäktige i Riksgäldskontoret, ang. vilkoren för tillgodonjutande af beslutad nedsättning i annuiteterna å bolagets statslån.

Nora—Karlskoga.

1871 d. 14 Juni. Bolagsordning faststäld.
1871 d. 22 Aug. Bref till V. V., ang. fastställelse af plan. Kontrollant förordnad.
1871 d. 21 Nov. D:o d:o, ang. gillande af detalj- och konstruktionsritningar.
1872 d. 2 Febr. D:o till Trafikstyrelsen, ang. anordnande af en föreningsstation mellan Nordvestra stambanan och Nora—Karlskoga jernväg.
1872 d. 1 Mars. Res., ang. ändring i bolagsordningen.
1872 d. 10 Maj. Bref till K. Bfhde i Örebro län, ang. fridlysning.
1872 d. 10 Maj. D:o till V. V., ang. upplåtelse af kronans jord och stenbrott m. m.
1872 d. 16 Aug. Res., ang. ändringar i bolagsordningen.
1872 d. 27 Sept. D:o, ang. d:o d:o.
1872 d. 20 Dec. D:o, ang. koncession om jernvägens utsträckning öfver Gullspång till Otterbäckens hamn vid Wenern, expropriationsrätt, fridlysning, deposition af 100,000 rdr m. m.
1873 d. 3 Jan. D:o, ang. bolagets ansökning rörande anläggning af en kanal från Tinselfven till närheten af bolagets jernväg.
1873 d. 18 Jan. Bref till Kommerskollegium, ang. kostnadsfri upplåtelse af jord från Gyttorps södra allmänning.
1873 d. 18 Jan. D:o d:o, ang. d:o d:o från bergmästareboställets Knutsberg.
1873 d. 21 Febr. D:o till V. V., ang. afsyning af fullbordade sträckningen mellan Nordvestra stambanan och Bofors.
1873 d. 23 Maj. D:o d:o, ang. afsyning af sträckningen mellan Bofors och Degerfors.

1873 d. 27 Juni. D:o till Trafikstyr., ang. anläggn. af en station vid banans förening med nordvestra stambanan.
1873 d. 25 Juli. Res., ang. ändring i bolagsordningen.
1873 d. 19 Sept. D:o, ang. anstånd med fullgörande af vissa vilkor för jernvägsanläggningen mellan Nordvestra stambanan och Otterbäckens hamn.
1873 d. 21 Nov. Bref till V. V., ang. öppnande för trafik af jernvägen.
1874 d. 16 Jan. Taxa till 1878 års slut.
1874 d. 20 Febr. Proposition, ang. kostnadernas bestridande för Nora—Karlskogabanans anslutning till Nordvestra stambanan.
1874 d. 11 Sept. Res., ang. koncession för jernvägens utsträckning.
1875 d. 5 Febr. D:o, ang. rätt att använda bro- och decimalvågar.
1875 d. 25 Juni. Anmälan att arbetet börjat å linien till Gullspång.
1875 d. 2 Juli. Bref till V. V., ang. ändring i planen för linien mellan Gullspång och Wenern.
1875 d. 12 Nov. Res., ang. tillstånd att anlägga en bibana från Gyttorp till Presthytte grufvefält.
1876 d. 20 Okt. D:o, ang. godkännande af plan för stationsanläggningen vid Pershyttan.
1878 d. 8 Nov. Taxa fastständ.
1879 d. 28 Febr. Afslogs ansökning om inköp eller understöd för jernvägen.
1881 d. 23 Dec. Bref till V. V., ang. förklarande att bolagets banor vore att anse såsom särskild jernväg.
1882 d. 14 Juli. Res., ang. vilkoren för besörjande af bolagets trafik å Nora station. (Bestämmes af gode män.)
1883 d. 2 Nov. Taxa till 1888 års slut.
1888 d. 2 Nov. D:o » 1895 » »

Vikern—Möckeln.

1871 d. 17 Mars. Bolagsordning. (Styrelsen i Kristinehamn.)
1871 d. 5 Maj. Res., ang. rätt att expropiera jord.
1871 d. 25 Maj. D:o, angående rättighet att utfärda tryckta eller graverade obligationer.
1871 d. 28 Juli. Bref till V. V., ang. fastställelse af plan; Kontrollant förordnad.
1871 d. 18 Sept. D:o d:o, ang. rätt för bolaget att expropiera jord för jernvägens utsträckning till Degersfors och till Stribergs grufvor, äfvensom fastställelse af plan å de nya delarne.
1871 d. 15 Dec. Res., ang. tillstånd att ytterligare utfärda tryckta eller graverade obligationer.

1872 d. 17 Maj. Bref till K. Bfhde i Örebro län, ang. fridlysning.
1872 d. 17 Maj. D:o till V. V., ang. förändrad riktning för jernvägens framdragande norrut till Stribergs grufvor.
1874 d. 3 Juli. Taxa och reglemente.
1874 d. 18 Dec. Taxa och reglemente för persontrafiken.
1875 d. 29 Jan. Bref till Trafikstyrelsen, ang. öfverlåtande af ett jordområde vid Degersfors station åt Vikern—Möckelns bolaget.
1879 d. 7 Nov. Taxa under år 1880 fastständ.
1880 d. 26 Nov. Taxa till 1885 års slut.
1881 d. 21 Okt. Res., ang. godkännande af jernvägens sträckning mellan sjön Vikern och Stribergs grufvor samt förklarande, att jernvägen utgör särskild enhet.
1885 d. 25 Sept. Taxa till 1888 års slut fastständ.
1887 d. 13 Maj. Res., ang. ändring i bolagsordningen.
1888 d. 2 Nov. Taxa till 1895 års slut.

Hjo—Stenstorp.

1871 d. 5 April. Bolagsordning.
1872 d. 19 Jan. Bref till V. V., ang. koncession, fastställelse af plan, fridlysning af jernvägen, rätt till expropriation, 240,000 rdr lån af Handels- och Sjöfartsfonden m. m.
1872 d. 1 Juni. D:o, ang. fastställelse af kontrakt m. m.
1872 d. 2 Aug. D:o d:o, ang. förändrad riktning af jernvägen förbi Mullsjön.
1872 d. 18 Sept. Res., ang. tillstånd att utgifva obligationer.
1872 d. 20 Dec. Bref till V. V., ang. ändring i tiden för lyftning af lån.
1873 d. 21 Mars. D:o d:o, ang. ändring i spårvidden från 2,7 till 3 fot.
1873 d. 20 Juni. Förordnande af ledamot och suppleant i styrelsen.
1873 d. 14 Nov. Reglemente och taxa faststälda.
1874 d. 6 Febr. Res., ang. koncession för bibana från Svensbro station till Ekedalen, fastställelse af plan, rätt till expropriation och fridlysning.
1874 d. 6 Mars. Bref till K. Bfhde i Skaraborgs län, ang. öfverlåtelse å bolaget af dispositionen af hamnen i Hjo.
1874 d. 14 Aug. Tillägg till taxan.
1875 d. 12 Mars. Ändring i d:o.
1875 d. 22 Juli. Res., ang. rättighet att utsträcka jernvägen från Ekedalen till Tidaholm.
1875 d. 15 Okt. Bref till K. Bfhde i Skaraborgs län, ang. tillägg till taxan afseende grenbanan Ekedalen—Tidaholm.

1877 d. 2 Febr. D:o till Statskontoret, ang. anstånd med ränta och kapitalafbetalning å lån ur Handels- och Sjöfartsfonden.
1878 d. 15 Mars. Res., ang. tillstånd att utgifva preferensaktier.
1878 d. 14 Juni. Revisor förordnad.
1878 d. 1 Nov. Taxan förklarad gälla till 1879 års slut.
1879 d. 27 Juni. D:o » » » 1880 » »
1879 d. 17 Okt. Ang räntefrihet m. m. å lånet ur Handels- och Sjöfartsfonden.
1880 d. 23 Juli. Embetsskrifvelse till borgmästaren Lothigius att taga kännedom om Hjo—Stenstorps jernvägsaktiebolags affärsställning.
1880 d. 26 Nov. Res., ang. taxa till 1885 års slut.
1881 d. 1 Juli. D:o, ang. postposition af lån från Handels- och Sjöfartsfonden efter bolagets obligationslån.
1881 d. 25 Nov. D:o, ang. förklarande att bolagets jernvägar vore en särskild enhet.
1883 d. 29 Juni. D:o, ang. tillstånd att för upptagande af lån utfärda tryckta obligationer.
1885 d. 30 Okt. Taxa till 1894 års slut.
1888 d. 6 April. Ang. konvertering af ett obligationslån mot bibehållande af första inteckningen i bolagets jernväg.

Helsingborg—Hessleholm & Billesholm—Bjuf.

1872 d. 27 Sept. Bolagsordning.
1872 d. 27 Sept. Bref till V. V., ang. fastställelse af plan m. m.
1873 d. 7 Mars. D:o, d:o ang. ändring i planen å sträckan mellan Ramlösa och Åby.
1873 d. 31 Okt. Ang. ändring i planen för sträckan mellan Grafvaröd och Hessleholm.
1874 d. 10 Juli. Bref till V. V., om öfverlåtande å bolaget af Billesholms jernväg och fastställelse af plan för denna jernväg.
1875 d. 19 Febr. D:o till K. Bfhde i Malmöhus län med fastställelse af trafikreglemente och taxa att gälla till 1879 års slut.
1875 d. 21 Maj. Res., ang. bolagets ansökning att utan ersättning få begagna stationen vid Hessleholm.
1875 d. 3 Dec. D:o, ang. berättigande att återlyfta 5,000 kr. deponerade till säkerhet för jernvägsanläggningen mellan Billesholm och Bjuf.
1876 d. 11 Febr. D:o, ang. föreningen mellan Landskrona och Engelholms jernväg och Helsingborgs—Hessleholms vid Åstorp. (Kompromiss.)

1876 d. 10 Mars. D:o, ang. förhöjning i afgifterna för persontrafiken m. m.
1876 d. 26 Maj. D:o, ang. rättighet att uppbära afgift för gods.
1879 d. 19 Sept. D:o, ang. tillämpning af taxan under 1880.
1882 d. 21 April. Embetsskrifvelse till Trafikstyrelsen, ang. af bolaget gjord framställning om ny trafiktaxa å statens jernvägar (ej åtgärd).
1883 d. 30 Nov. Res., ang. befrielse från stängselskyldighet kring banan Bjuf—Billesholm.
1885 d. 20 Nov. Taxa till 1893 års slut.

Billesholms jernväg.

1874 d. 1 Maj. Res., ang. koncession, rätt till expropriation, fridlysning.
1874 d. 10 Juli. Bref till V. V., ang. plan å sträckan mellan Billesholm och Bjuf; öfverlåtelse af koncession å Helsingborg—Hessleholm-bolaget.
1874 d. 31 Juli. Res., ang. bevis om deposition af 5,000 kr. till säkerhet för fullbordandet af jernvägen mellan Billesholm och Bjuf.
1875 d. 3 Dec. D:o, ang. rätt för Helsingborg—Hessleholmbolaget att återlyfta nämnda deposition.

Kalmar—Emmaboda.

1871 d. 21 Okt. Bolagsordning för Kalmar jernvägsaktiebolag.
1872 d. 5 Juli. Ny bolagsordning.
1872 d. 5 Juli. Res., ang. tillstånd att utfärda obligationer.
1872 d. 5 Juli. Bref till V. V., ang. koncession, fastställelse af plan, förordnande af kontrollant, expropriationsrätt, upplåtelse af kronojord samt fridlysning.
1873 d. 14 Mars. D:o, d:o ang. ändring i planen.
1874 d. 3 Juli. Taxa till 1879 års slut.
1875 d. 19 Febr. Res., ang. ändring i bolagsordningen.
1876 d. 14 Jan. D:o, ang. förhöjning i afgifterna för personbefordran.
1876 d. 22 Sept. Reglemente för trafiken faststäldt.
1877 d. 30 Nov. Res., ang. tillstånd för bolaget att utfärda obligationer.
1879 d. 28 Nov. D:o, ang. taxans tillämpning under 1880.
1880 d. 19 Nov. Taxa till 1885 års slut.
1885 d. 26 Nov. D:o » 1893 » »

Upsala—Gefle.

1870 d. 16 Dec. Bolagsordning.
1872 d. 12 Jan. Bref till V. V., ang. koncession, fastställelse af plan, fridlysning, lån å 500,000 rdr m. m.
1872 d. 15 Mars. D:o d:o, ang. förändrad spårvidd.
1872 d. 17 Maj. D:o d:o, ang. gilladt kontrakt om byggandet. Kontrollant förordnad.
1872 d. 21 Juni. Ledamot och suppleant i styrelsen förordnade.
1872 d. 20 Dec. Bref till Riksgäldsfullmäktige med öfverlemnande af säkerhetsförbindelse för statslånet.
1874 d. 6 Mars. Res., ang. utfärdande af obligationer.
1874 d. 28 Aug. Taxa till 1879 års slut.
1874 d. 16 Okt. Bref till V. V., ang. tillstånd att provisoriskt öppna jernvägen Upsala—Gefle.
1874 d. 27 Nov. Res., ang. trafik- och tjenstgöringsreglementen.
1875 d. 16 Juni. Bref till K. Bfhde i Upsala län, ang. rättighet för bolaget att uppbära grundpenningar vid sin hamn i Harnäs.
1875 d. 16 Juni. D:o d:o, ang. d:o d.o vid en lastageplats vid Tierpsån.
1875 d. 22 Juli. Res., ang. rättighet att använda bro- och decimalvågar.
1876 d. 19 Maj. D:o, ang. rätt att beräkna fraktafgift för en mil äfven om afståndet mellan stationer är kortare.
1878 d. 21 Juni. D:o, ang. förhöjning i vissa fraktafgifter.
1878 d. 4 Juli. D:o, ang. tillstånd att ytterligare utfärda obligationer.
1879 d. 7 Mars. Bref till Trafikstyrelsen, ang. undanrödjande af hinder för trafiken å Vaksalagatan i Upsala till följd af jernvägsspår.
1879 d. 14 Maj. Res., ang. ändring i bolagsordningen.
1879 d. 23 Aug. D:o, ang. tillämpning af gällande taxa under 1880.
1880 d. 12 Nov. Taxa till 1885 års slut.
1881 d. 14 Okt. Bref till K. Bfhde i Upsala län, ang. rättighet att uppbära afgifter vid en lastbrygga i närheten af Söderfors station.
1882 d. 27 Jan. Res., ang. förändring i jernvägens sträckning.
1882 d. 3 Nov. D:o, ang. förhöjda afgifter för jern m. fl. artiklar.
1883 d. 21 Sept. D:o, ang. ändring i bolagsordn. (rätt att trafikera äfven annan jernväg).
1884 d. 16 Okt. Taxa till 1889 års slut.
1886 d. 1 Okt. Bref till Fullmäktige i riksgäldskontoret, ang. vilkoren för tillgodonjutande af beslutad nedsättning i annuiteterna å bolagets statslån.

1886 d. 22 Dec. Ang. bolagets förklarande, att det icke antager vilkoren för nedsättning i annuiteter å dess statslån.

Malmö—Ystad.

1873 d. 4 Febr. Bolagsordning. Styrelsens säte Malmö.
1873 d. 4 Febr. Bref till V. V., ang. fastställelse af plan, koncession m. m.
1874 d. 11 Sept. Taxa till 1879 års slut.
1874 d. 11 Dec. Trafikreglemente faststäldt.
1875 d. 19 Nov. Res., ang. ändring i taxan.
1876 d. 31 Mars. D:o, ang. rätt att expropriera jord från Oxie N:o 22.
1876 d. 7 April. Bref till V. V., ang. upplåtelse af kronojord för jernvägens räkning.
1880 d. 16 Jan. Res., ang. gällande taxas tillämpning till 1880 års slut.
1880 d. 5 Dec. Taxa till 1885 års slut.
1882 d. 24 Mars. Res., ang. förändrad plan för bibanan Börringe—Anderslöf.
1883 d. 24 Mars. D:o, ang. rätt att expropriera ett jordområde.
1883 d. 22 Juni. D:o, ang. öfverlåtelse å Börringe—Anderslöfs jernvägsaktiebolag af koncession å banan Börringe—Anderslöf.
1883 d. 13 Juli. D:o, ang. upplåtelse af mark vid citadellet i Malmö.
1885 d. 7 Maj. D:o, ang. ändring i bolagsordning.
1885 d. 24 Okt. Taxa till 1893 års slut.

Lund—Trelleborg.

1872 d. 1 Nov. Res., ang. koncession och fastställelse af plan.
1873 d. 26 Aug. D:o, ang. öfverlåtelse deraf å Lunds—Trelleborgs jernvägsaktiebol. och bolagsordning för detta.
1873 d. 26 Aug. Bref till V. V., ang. ändring i plan och befrielse från deposition m. m.
1875 d. 30 April. Reglemente och taxa fastställda, den senare till 1880 års slut.
1876 d. 2 Mars. Res., ang. förhöjning i afgiften för personbefordran.
1877 d. 31 Dec. D:o, ang. afslag å sökt befrielse för bolaget från erläggande af afgift för begagnande af Lunds station.
1878 d. 22 Mars. D:o, ang. förhöjning i frakttaxan.
1878 d. 3 Okt. Res., ang. förhöjda afgifter för personbefordran m. m.

1879 d. 11 Juli. D:o, ang. sökt tillstånd att utfärda preferens-aktier.
1883 d. 2 Febr. D:o, angående ändring i bolagsordningen.
1885 d. 13 Nov. Taxa till 1893 års slut.
1885 d. 18 Dec. Res., ang. gemensam trafikförvaltning för denna och Lund—Kjeflinge jernvägsaktiebolag.
1886 d. 4 Juni. Ang. Malmö—Trelleborgs jernvägs anslutning till Lund—Trelleborgs i Trelleborg.
1887 d. 11 Nov. Ang. bestämmande af den ersättning, som Malmö—Trelleborgs jernvägsaktiebolag bör utgifva till Lund—Trelleborgs jernvägsaktiebolag för begagnande af det senare bolagets bangård.

Östra Vermlands.

(Från Kristinehamn öfver Bergslagernas jernväg vid Herrhult till Persbergs grufvor och Filipstad samt möjligen vidare norrut).

1873 d. 15 Febr. Bolagsordning. Styrelse i Kristinehamn.
1873 d. 9 Maj. Bref till V. V., ang. koncession å jernvägen från Kristinehamn till Persbergs grufvor och Finshyttan, fastställelse af plan, rätt till expropriation, fridlysning, kontrollant förordnad.
1875 d. 30 April. Reglemente för trafiken.
1875 d. 21 Maj. Taxa för trafiken.
1875 d. 3 Dec. Bref till V. V., ang. ändring i planen.
1876 d. 12 April. Res., hvarigenom förklarats, att fraktafgiften skall beräknas för hel mil äfven om afståndet mellan stationerna är kortare.
1876 d. 22 Sept. D:o, ang. berättigande för bolaget att expropriera jord för sidoskäringar i ändamål att erhålla tillräckliga fyllnadsämnen för jernvägsbankens bildande.
1877 d. 10 Sept. D:o, ang. rätt att från Gammelkroppa aktiebolag expropria mark för utvidgning af Herrhults station.
1879 d. 24 Febr. Ang. afslag om ansökning om lån.
1879 d. 19 Sept. Res., ang. tillämpning under 1880 af gällande taxa m. m.
1885 d. 26 Nov. Taxa till 1890 års slut.

Nässjö—Oscarshamn.

1869 d. 26 Febr. Bolagsordning.
1869 d. 12 Maj. Riksdagens skrifvelse, ang. ett statsbidrag af 1 million rdr till jernvägsbyggnaden.

1869 d. 18 Juni. Bref till V. V., ang. vilkor för tillgodonjutande af statsbidraget.

1869 d. 30 Juli. Bref till Trafikstyrelsen, ang. banans inledande å Nässjö station och trafikgöromålens besörjande vid Nässjö.

1869 d. 17 Sept. Bref till V. V., ang. ifrågasatt fastställelse å plan.

1869 d. 15 Okt. D:o d:o, ang. fastställelse å en del af planen, kontrollerande ingeniör förordnad, rätt att expropriera jord.

1869 d. 25 Okt. D:o d:o, ang. fastställelse å ritningar tlll broar och trummor.

1870 d. 4 Febr. D:o d:o, ang. förklarande att bolaget i afseende å användandet af medel å jernvägsbyggnaden fullgjort det af Riksdagen för anslagets beviljande fästade vilkor.

1870 d. 4 Mars. Bref till K. Bthde i Kalmar och Jönköpings län, ang. fridlysning.

1870 d. 10 Juni. Res., ang. rättighet för bolaget att å Guillemont & Weylandt öfverlåta rätten att lyfta statsanslaget.

1870 d. 29 Sept. D:o, ang. ändring i bolagsordningen.

1871 d. 14 Jan. Bref till Styrelsen öfver statens jernvägsbyggnader, ang. plan för banans inledande å Nässjö station.

1871 d. 14 Jan. Bref till Trafikstyrelsen, ang. reglerandet af trafikgöromålen vid Nässjö.

1871 d. 14 April. Bref till V. V., ang. anmärkningar mot arbetet.

1871 d. 28 Juli. D:o d:o, ang. anmärkningar mot arbetet. Statens kontrollant berättigad inställa trafiken under vissa vilkor.

1871 d. 8 Aug. D:o d:o, ang. ändring i planen å sträckan mellan Ryningsnäs och Rosenfors.

1872 d. 26 Jan. Res., ang. ändring i boladsordningen.

1872 d. 26 April. Emb. skrifvelse till Statsutskottet, ang. bolagets anmälan att jernvägen antagligen blefve färdig under 1873.

1872 d. 17 Maj. Bref till V. V., ang. utbetalning af det beviljade statsanslaget.

1272 d. 1 Juni. Bref till Trafikstyrelsen, ang. taxa å afgifter för trafiken, lika med statens; 25 % förhöjning å bandelen Eksjö—Nässjö för gods.

1872 d. 1 Juni. D:o d:o, ang. trafikgöromålens i Nässjö skötande genom statens personal m. m.

1872 d. 14 Juni. Bref till V. V., ang. ändring i planen.

1872 d. 6 Dec. Res., ang. godkännande af en öfverlåtelse å A. Ricardo att lyfta det bolaget beviljade statsbidrag.

1873 d. 18 April. Bref till Trafikstyrelsen, ang. taxa å persontrafiken å bandelen Nässjö—Eksjö.

1873 d. 5 Dec. Res., ang. ändring i bolagsordningen.
1874 d. 5 Juni. Bref till Trafikstyrelsen m. fl., ang. afsyning af bandelen Oscarshamn—Hultsfred.
1874 d. 17 Juli. D:o d:o, ang. tåghastigheten å jernvägen.
1874 d. 25 Sept. D:o d:o, ang. afsyning af jernvägen.
1874 d. 25 Sept. D:o d:o, ang. taxa för trafiken; 25 % förhöjning mot statens.
1874 d. 80 Okt. Bref till Trafikstyrelsen, ang. tillämpning tills vidare af statens jernvägars tjenstgöringsreglemente.
1874 d. 6 Nov. Bref till Statskontoret m. fl., ang. rätt att utbekomma 920,000 kr. m. m.
1875 d. 15 Jan. Bref till V. V., ang. ersättning till jernvägens besigtningsmän.
1876 d. 15 Sept. D:o, ang. förändrad anordning af Eksjö station samt i fråga om utbekommande af en del af återstoden af statsbidraget.
1876 d. 30 Nov. D:o, ang. berättigande att utbekomma 68,500 kr. af statsbidraget.
1877 d. 16 Febr. Res., ang. direktionens för bolaget besvär i fråga om kostnadsfri upplåtelse af mark för bolagets jernväg inom Ingatorps socken i Jönköpings län.
1877 d. 2 Mars. D:o, ang. förhöjning i afgifterna för personbefordran å jernvägen.
1877 d. 9 Nov. Bref till V. V., ang. berättigande att utbekomma återstoden af statsbidraget.
1878 d. 27 Sept. Res., ang. ändring i bolagsordningen (Styrelsens säte flyttadt till Eksjö).
1879 d. 25 April. D:o, ang. ändring i bolagsordningen beträffande styrelsens organisation.
1879 d. 7 Nov. Res., ang. gällande taxas tillämpning till 1880 års utgång.
1880 d. 26 Nov. Taxa till 1885 års slut.
1881 d. 8 Dec. Res., ang. ändring i bolagsordningen (om bolagets obligationer och aktier).
1882 d. 10 Mars. Bref till V. V., ang. godkännande af planen för jernvägens sträckning.
1883 d. 22 Juni. Res., ang. minskning i antalet vagnsklasser.
1885 d. 23 Dec. Taxa till 1894 års slut.
1886 d. 6 April. Angående anordnandet af trafikförhållandena vid Oscarshamns station.

Mariestad—Moholm.

1856 d. 28 Nov. Skrifvelse till Rikets Ständer, ang. statsbidrag för en jernväg mellan Mariestad och Vestra stambanan m. m.

1865 d. 21 Dec. Bolagsordning.
1872 d. 17 Maj. Ny bolagsordning (Styrelsen i Mariestad).
1872 d. 17 Maj. Bref till V. V., ang. koncession, fastställelse af plan, fridlysning, upplåtelse af kronans mark; lån af 20,000 rdr ur Handels- och Sjöfartsfonden.
1873 d. 6 Juni. D:o d:o, ang. godkännande af kontrakt om jernvägsanläggningen. Kontrollant förordnad.
1873 d. 19 Dec. Taxa faststäld.
1873 d. 27 Dec. Ledamot och suppleant i styrelsen förordnade.
1874 d. 6 Febr. Reglemente för trafiken fastställdt.
1874 d. 6 Mars. Br. till V. V., ang. banans öppnande för trafik.
1874 d. 27 Nov. Bref till K. Bfhde i Skaraborgs län, ang. förhöjning i afgiften för 3:dje kl. passagerare.
1876 d. 17 Mars. Res., ang. fastställelse af tariffer till taxan.
1878 d. 7 Juni. Bref till Statskontoret, ang. ytterligare frihet från ränta å lån från Handels- och Sjöfartsfonden.
1878 d. 20 Dec. Taxa.
1880 d. 23 Dec. Taxa till 1885 års slut.
1885 d. 30 Okt. Taxa till 1894 års slut.
1886 d. 2 April. Ang. ändring af vilkoren för återbetalning af bolagets återstående lån från Handels- och Sjöfartsfonden.

Sölvesborg—Kristianstad.

1865 d. 29 Sept. Bolagsordning.
1871 d. 21 Okt. Ny bolagsordning, sedan förra bolaget upplösts.
1872 d. 26 Jan. Bref till K. Befhde i Blekinge län, ang. rätt för staden Sölvesborg att teckna 100,000 rdr aktier i jernvägen.
1872 d. 16 Febr. Br. till V. V., ang. koncession, fastställelse å plan, expropriationsrätt, fridlysning. Kontrollant förordnad.
1872 d. 25 Okt. Res., ang. ändring i bolagsordningen.
1873 d. 24 Jan. Bref till V. V., ang. fastställelse af ny plan.
1873 d. 27 Dec. Taxa och reglemente för trafiken fastställda.
1874 d. 1 April. Taxa till 1878 års slut.
1876 d. 31 Mars. Res., ang. förhöjning i passagerareafgifterna.
1878 d. 21 Juni. Förnyad bolagsordning faststäld.
1878 d. 30 Dec. Förnyad taxa.
1883 d. 14 Dec. Taxa till 1884 års slut.
1884 d. 21 Nov. Taxa till 1889 års slut.

Karlshamn—Wislanda.

1871 d. 23 Febr. Bolagsordning.
1871 d. 15 Dec. Bref till K. Bfhde i Blekinge län, ang. Karlshamns stads ansvarighet för ränta och amortering å ett lån af 1,100,000 rdr.
1871 d. 15 Dec. Res., ang. utfärdande af obligationer.
1872 d. 19 Jan. Bref till V. V., ang. koncession, fastställelse af plan, rättighet att expropriera, fridlysning m. m.; kontrollant förordnad.
1872 d. 15 Mars. D:o, ang. ändring i planen.
1872 d. 27 Mars. D:o, ang. ändring i bolagsordningen.
1874 d. 6 Mars. Bref till K. Bfhde i Blekinge län, ang. taxa och reglemente för trafiken.
1874 d. 13 Mars. D:o d:o, ang. tillämpning af statens tjenstgöringsreglemente.
1875 d. 30 Juli. Bref till V. V., ang. ändring i planen för en brobyggnad öfver Mörrums å.
1875 d. 10 Dec. D:o d:o, ang. upplåtelse af kronojord för jernvägsanläggningar.
1876 d. 4 Aug. Res., ang. jemkningar i taxan.
1877 d. 19 Okt. D:o, ang. ändring i bolagsordningen (utfärdande af 500,000 kr. preferensaktier med rätt till 6 % utdelning framför de ursprungliga aktierna).
1879 d. 7 Nov. Taxa och reglemente fastställda; taxan till 1880 års slut.
1880 d. 19 Nov. Taxa till 1885 års slut.
1882 d. 14 Juli. Bref till K. Bfhde i Blekinge län, ang. stadsfullmäktiges i Karlshamn garanti för bolagets obligationslån.
1885 d. 25 Sept. Taxa till 1893 års slut.

Pålsboda—Finspong.

1871 d. 9 Dec. Bolagsordning.
1872 d. 19 Jan. Bref till V. V., ang. koncession, fastställelse å plan, expropriationsrätt, sökt lån m. m. Kontrollant förordnad.
1872 d. 10 Maj. D:o d:o, ang. upplåtelse af kronan tillhörig jord och stenbrott.
1873 d. 21 Nov. D:o d:o, ang. ändring i bolagsordningen.
1874 d. 21 Aug. Bref till K. Bfhde i Östergötlands och Örebro län, ang. fastställelse af taxa till 1879 års slut.
1874 d. 9 Okt. Reglemente för trafiken faststäldt.

1876 d. 21 Juli. Res., ang. afgiftsförhöjning för kronan tillhörig krigsmateriel m. m.
1879 d. 20 Juni. Res., ang. anstånd med förslag till taxa.
1879 d. 21 Nov. D:o, ang. ändring i bolagsordningen.
1880 d. 26 Nov. Taxa till 1885 års slut.
1885 d. 13 Nov. Taxa till 1894 års slut.

Vadstena—Fogelsta.

1873 d. 2 Maj. Bref till V. V., ang. koncession å anläggningen för staden Vadstena, fastställelse af plan, expropriationsrätt, fridlysning m. m. Kontrollant förordnad.
1874 d. 18 Sept. Taxa till 1879 års slut.
1874 d. 16 Okt. Bref till Trafikstyrelsen, ang. tillämpning å jernvägen af statens trafikreglemente.
1877 d. 4 Maj. Taxa till 1882 års slut.
1881 d. 22 Jan. Taxa till 1885 års slut.
1885 d. 30 Okt. Taxa till 1894 års slut.

Lidköping—Skara—Stenstorp.

1872 d. 17 Maj. Bolagsordning faststäld.
1872 d. 4 Okt. Bref till V. V., ang. koncession, fastställelse af plan, expropriationsrätt, upplåtelse af kronojord, stenbrott, fridlysning. Kontrollant förordnad.
1872 d. 22 Nov. Res., ang. rätt att utgifva obligationer.
1873 d. 21 Mars. Bref till V. V., ang. förändrad spårvidd från 2,7 fot till 3 fot samt om ändring i planen.
1874 d. 11 Sept. Taxa till 1879 års slut.
1874 d. 2 Okt. Bref till V. V., ang. ändring i planen.
1874 d. 6 Nov. Bref till K. Bfhde i Skaraborgs län, ang. faststäldt trafikreglemente.
1875 d. 2 Juli. D:o d:o, ang. undantagsbestämmelser i afseende å utskänkning af maltdrycker vid jernvägsstationerna.
1875 d. 26 Nov. Taxa för transport af trupper och kronan tillhörig krigsmateriel m. m.
1876 d. 2 Mars. Res., ang. ändring i bolagsordningen.
1878 d. 30 Dec. Res., ang. förhöjning i personbefordringsafgiften.
1879 d. 13 Juni. Res., ang. sammanbindning af Lidköping—Skara—Stenstorps och Lidköping—Håkantorps jernvägar medelst bro öfver Lidköpings hamn.
1879 d. 21 Nov. D:o, ang. tillämpning under 1880 af gällande taxa.
1880 d. 26 Nov. Taxa till 1885 års slut.

1881 d. 22 Jan. Bref till K. Bfhde i Skaraborgs län, ang. afslag å framställning om särskild trupptaxa.
1885 d. 6 Nov. Res., ang. taxa till 1894 års slut och afslag å framställning om förhöjning i trupptaxan.

Ulricehamn—Vartofta.

1872 d. 26 Jan. Bolagsordning.
1872 d. 26 Jan. Bref till V. V., ang. koncession, fastställelse af plan, expropriationsrätt, fridlysning.
1872 d. 19 April. Res., ang. rättighet att utgifva obligationer.
1872 d. 30 Aug. Bref till V. V., ang. ändring i planen å sträckningen mellan Blidsberg och Bäckagården.
1873 d. 16 Maj. Res., ang. rätt att utfärda ytterligare obligationer för lån.
1874 d. 6 Febr. Reglemente och taxa faststälda. Taxan till 1878 års slut.
1874 d. 13 Nov. Res., ang. provisoriskt tjenstgöringsreglmente.
1875 d. 10 Sept. Bref till K. Bfhde i Elfsborgs län, ang. förhöjning i priset å 3:dje klass biljetter.
1878 d. 8 Nov. Res., ang. fastställelse af ordning för Ulricehamns nya jernvägsaktiebolag.
1878 d. 6 Dec. Förnyad taxa.
1880 d. 17 Dec. Taxa till 1883 års slut.
1882 d. 17 Mars. Res., ang. ändring i bolagsordningen.
1883 d. 2 Mars. Res., ang. d:o i d:o.
1884 d. 12 Dec. Taxa till 1889 års slut.
1888 d. 31 Maj. Ang. återkallelse af gjord ansökning om statslån.

Sala—Tillberga.

1874 d. 27 Mars. Bolagsordning.
1874 d. 1 Maj. Res., ang. koncession, fastställelse af plan, rätt att expropriera jord, fridlysning. Kontrollant förordnad.
1874 d. 26 Juni. Res., ang. ett lån från Handels och Sjöfartsfonden.
1874 d. 28 Aug. Bref till V. V., ang. ändring i planen.
1874 d. 18 Sept. D:o d:o, ang. kontrakt om jernvägsanläggningen.
1874 d. 30 Okt. Ledamot och suppleant i styrelsen förordnade.
1875 d. 31 Maj. Bref till V. V., ang. benämningen af stationerna å banan.
1875 d. 3 Sept. Bref till Trafikstyrelsen, ang. förändring i benämningen af stationen Runsta till Ransta.

1875 d. 29 Okt. Taxa till 1880 års slut.
1877 d. 26 Jan. Res., ang. tillämpning å jernvägen af Stockholms—Vesterås—Bergslagens reglemente.
1877 d. 2 Mars. Res., ang. öfverlåtelse å Stockholm—Vesterås—Bergslagens trafikaktiebolag af Sala—Tillbergas rörliga materiel och inventarier.
1877 d. 11 Maj. Taxa faststäld. Samma som å Stockholms—Vesterås—Bergslagens jernväg.
1878 d. 7 Juni. Bref till Statskontoret, ang. ytterligare räntefrihet å lån från Handels- och Sjöfartsfonden.
1880 d. 2 Juli. Res., ang. anstånd med afgifvande af förslag till taxebestämmelser.
1880 d. 2 Juli. D:o, ang. tillstånd att infria en skuld å 57,000 kr. med influtna och inflytande kapitalafbetalningar för materiel, som sålts till Stockholms—Vesterås—Bergslagens trafikaktiebolag och afslag å framställning att få till säkerhet i inventarieamorteringsfonden inlägga bolagets egna obligationer.
1884 d. 26 Sept. Förordnande af ny ledamot i styrelsen.
1885 d. 30 Okt. Taxa till 1895 års slut.
1886 d. 26 Nov. Ang. rätt för bolaget att i sin inventarie-amorteringsfond inlägga bolagets nya, intecknade 5 % obligationer.
1886 d. 31 Dec. Förordnande af ombud i revisionen af 1886 års räkenskaper.
1887 d. 4 Nov. Ledamot i styrelsen förordnad m. m.
1888 d. 19 Okt. Ang. tillstånd för bolaget att inbetala bolagets lån från Handels- och Sjöfartsfonden.

Landskrona—Engelholm.

1874 d. 11 Dec. Bolagsordning.
1875 d. 26 Febr. Res., ang. öfverlåtelse å Landskrona—Engelholms jernvägsaktiebolag af koncession å jernvägsanläggningen från Landskrona—Björnekulla.
1875 d. 25 Mars. Bref till V. V., ang. plan för jernvägen Landskrona—Björnekulla.
1875 d. 30 Juli. Res., hvarigenom Engelholm—Björnekulla och Landskrona—Björnekulla jernvägsaktiebolag sammanslås till ett bolag, benämdt Landskrona—Engelholms jernvägsaktiebolag.
1875 d. 30 Juli. Bevis att arbetet börjat å Landskrona—Björnekulla jernvägen.
1875 d. 29 Okt. Res., ang. tillämpning å bandelen Landskrona—Björnekulla af statens tjenstgöringsreglemente.

1875 d. 3 Dec. Taxa för linien Engelholm—Åstorp.
1876 d. 11 Febr. Bref till V. V., ang. Landskrona—Engelholms-jernvägens anslutning till Helsingborg—Hessleholms jernväg vid Åstorp.
1876 d. 8 Sept. D:o, ang. banans inledande på Landskrona station.
1876 d 29 Sept. Res., ang. tillstånd att expropriera jord från hemmanet Arrarp.
1876 d. 20 Okt. Taxa till 1881 års slut.
1876 d. 20 Okt. Trafikreglemente faststäldt.
1877 d. 29 Juni. Res., ang. fastställelse af formulär till obligationer.
1880 d. 5 Nov. Bref till K. Bfhde i Malmöhus län, ang. Landskrona stads ansvarsskyldighet för ett bolagets lån.
1885 d. 6 Nov. Taxa till 1893 års slut.
1886 d. 23 Sept. Ang. ändring i ordningen för Landskrona—Engelholms jernvägsaktiebolag.

Nybro—Säfsjöström.

1874 d. 15 Maj. Res., ang. koncession.
1874 d. 9 Okt. Bolagsordning.
1874 d. 16 Okt. Res., ang. öfverlåtelse å bolag af koncessionen.
1874 d. 4 Dec. Res., ang. rätt att utgifva obligationer.
1875 d. 5 Mars. Bref till V. V., ang. ändring i planen för jernvägens anläggning.
1875 d. 19 Mars. Res., ang. befrielse från föreskrifven deposition.
1876 d. 4 Aug. Taxa till 1880 års slut.
1876 d. 22 Sept. Reglemente för trafiken faststäldt (statens).
1880 d. 19 Nov. Taxa till 1885 års slut.
1885 d. 26 Nov. Taxa till 1893 » »
1888 d. 23 April. Ordning för »Nybro—Säfsjöströms nya jernvägsaktiebolag.»
1888 d. 4 Maj. Anmälan om inställande af trafiken å jernvägen.
1888 d. 25 Maj. Ang. öfverlåtelse å Nybro—Säfsjöströms nya jernvägsaktiebolag af koncessionen att trafikera jernvägen.
1888 d. 31 Dec. Ang. Nybro—Säfsjöströms nya jernvägsaktiebolags anmälan, att bolaget icke kunde begagna sig af öfverlåtelsen den 25 Maj 1888.

Stockholm—Vesterås—Bergslagen.

1871 d. 14 Febr. Bolagsordning.
1871 d. 9 Dec. Res., ang. räntegaranti af Stockholms stad för ett lån.

1872 d. 24 Maj. Res., ang. koncession m. m.
1873 d. 24 Jan. Bref till V. V., ang. fastställelse af plan å vissa delar af jernvägen
1873 d. 21 Febr. D:o d:o, ang. förordnande af kontrollant.
1873 d. 21 Mars. D:o d:o, ang. fastställelse af plan för bandelen Bonäs—Tibble.
1873 d. 28 Mars. D:o d:o, ang. sammanbyggande af en landsvägsbro med bolagets bro öfver Kolbäcksån.
1873 d. 25 April. D:o d:o, ang. plan för banan från Köping till trakten af Kolbäck.
1873 d. 25 April. D:o d:o, ang. plan för banan öfver och på ömse sidor om Ekolsundsviken.
1873 d. 3 Okt. D:o d:o, ang. rättighet för bolaget att disponera en del af kronolägenheten Hushagen samt ang. dervarande fornlemningar.
1874 d. 12 Juni. D:o d:o, ang. läget för trafikstationer.
1874 d. 30 Dec. Res., ang. ändring i bolagsordningen.
1875 d. 3 Sept. Res., ang. fastställelse af bolagsordning för Stockholm—Vesterås—Bergslagens trafikaktiebolag.
1875 d. 26 Nov. Taxa och reglemente fastställda.
1875 d. 31 Dec. Emb.-skrifvelse till V. V., ang. afslag å framställning att framdraga jernvägen från Karlberg till Värtan.
1876 d. 7 April. Bref till Trafikstyrelsen, ang. jernvägens inledande på Stockholms norra station.
1876 d. 20 Okt. Res., ang. tillstånd för Vesterås stad att expropriera ett tomtområde för utläggning af jernvägsspår till stadens hamn.
1876 d. 17 Nov. D:o, ang. tillstånd att uppföra ett godsmagasin af trä i qvarteret Lagerbärsträdet i Stockholm.
1877 d. 2 Mars. Res., ang. öfverlåtelse å Stockholm—Vesterås—Bergslagens trafikaktiebolag af Sala—Tillberga jernvägs rörliga materiel och inventarier.
1877 d. 26 Okt. Bref till V. V., ang. befrielse för bolaget att anlägga station vid Ekolsund.
1878 d. 31 Maj. D:o d:o, ang. föreskrifter för sjöfarande genom svängbroarna vid Ekolsund, Almarestäket och Kolbäck.
1878 d. 31 Maj. Res., ang. öfverlåtande å trafikaktiebolaget af Norbergs jernvägs rullande materiel.
1880 d. 2 Juli. D:o, ang. anstånd med ingifvande af förslag till taxebestämmelser.
1880 d. 19 Nov. D:o, ang. taxa till 1885 års slut.
1885 d. 30 Okt. D:o, ang. taxa till 1895 » »
1886 d. 22 Okt. D:o, ang. ifrågasatt ändring i taxan för jernvägen.

Bergslagernas jernväg.

(från Falun till Ludvika med bibana till Siljan eller Insjön, äfvensom från Ludvika till Göteborg med bibana till Nora—Karlskoga jernväg.)

1871 d. 26 Sept. Res., ang. koncession.
1871 d. 21 Nov. Res., ang. verkstäld deposition.
1872 d. 26 Jan. Bolagsordning.
1872 d. 22 Mars. Bref till K. Bfhde i Kopparbergs, Vestmanlands, Vermlands, Elfsborgs samt Göteborg och Bohus län, ang. fridlysning.
1872 d. 19 April. Bref till V. V., ang. fastställelse af plan å bandelen Falun —Ludvika.
1872 d. 10 Maj. D:o d:o, ang. upplåtande af kronans mark och stenbrott m. m.
1872 d. 1 Nov. D:o d:o, ang. fastställelse af plan å linien Ludvika—Kil, rätt att expropriera jord, upplåtelse af kronojord, 5,000,000 rdr lån, fridlysning m. m.
1873 d. 15 Febr. Emb.-skrifvelse till styrelsen, ang. underrättelse, att W. Stanley utsett gode män i en kompromiss.
1873 d. 28 Febr. Ledamot och suppleant i styrelsen utsedda.
1873 d. 4 April. Bref till V. V., ang. gillande af ritningar till brobyggnader å linien Falun—Ludvika.
1873 d. 30 Maj. D:o d:o, ang. gillande af plan för jernvägsdelen närmast Ludvika å sträckan Ludvika—Kil samt rörande kontraktet om jernbaneanläggning från Ludvika till Kil.
1873 d. 30 Maj. D:o d:o, ang. ändring i planen för bandelen Kil—Kroppa.
1873 d. 27 Juni. D:o d:o, ang. d:o å linien Falun—Ludvika.
1873 d. 26 Aug. D:o d:o, ang. koncession å jernvägen från Daglösen till Filipstad, fastställelse af plan, expropriationsrätt, fridlysning m. m.
1873 d. 9 Sept. D:o d:o, ang. fastställelse af plan för linien Kil —Göteborg, kontrollant förordnad, expropriationsrätt, fridlysning m. m.
1873 d. 28 Nov. D:o d:o, ang. skenornas vigt (22 $^1/_2$ ℔ pr fot).
1873 d. 5 Dec. Embetsskrifvelse till Fullmäktige i Riksgäldskontoret, ang. godkänd säkerhetsförbindelse för lån till bandelen Ludvika —Kil.
1873 d. 12 Dec. Res., ang. obligationernas lydelse.
1874 d. 16 Jan. Bref till V. V., ang. tjenstgöringspenningar till kontrollanten å bandelen Kil—Göteborg.
1874 d. 30 Jan. Res., ang. styrelsens besvär ang. brobyggnad öfver Hörks kanal.

1874 d. 20 Febr. Bref till V. V., ang. förklaring att de genom K. Brefvet d. 1 Nov. 1872 meddelade bestämmelser rörande en del af jernvägens anläggning mellan Ludvika och Kil skola gälla för hela banan.

1874 d. 27 Febr. D:o d:o med förordnande af kontrollant för linien Falun—Ludvika.

1874 d. 21 Maj. D:o d:o, ang. tillstånd att anlägga fast bro öfver Torrvarps sund.

1874 d. 19 Juni. D:o d:o, ang. tillstånd att förändra bron öfver Hörks kanal.

1874 d. 24 Juli. D:o d:o, ang. ändring i läget för linien Kil—Göteborg.

1874 d. 4 Sept. Res., ang. O. E. Roths och P. Janssons anhållan om förbud för bolaget att öfver sökandenas egor anlägga en bibana.

1874 d. 23 Okt. Bref till V. V., ang. befrielse för den förordnade kontrollanten från uppdraget.

1874 d. 20 Nov. Emb.-skrifvelse till Riksgäldskontoret, ang. gillad säkerhetsförbindelse för försträckning.

1874 d. 4 Dec. Bref till V. V., ang. kontrollant.

1875 d. 19 Febr. Bref till Statskontoret, ang. utbyte af deponerade obligationer.

1875 d. 2 April. Res., ang. bolagets besvär beträffande skyldighet att aflöna en extra länsman.

1875 d. 18 Maj. Förordnande af ledamot i styrelsen.

1875 d. 31 Maj. Bref till V. V., ang. brobyggnad öfver Stallbacka kanal.

1875 d. 31 Maj. D:o, ang. stationer mellan Falun och Kil.

1875 d. 11 Juni. Emb.-skrifvelse till Riksgäldskontoret, ang. säkerhetsförbindelse för försträckningen.

1875 d. 11 Juni. Bref till V. V., ang. uppförande af fast bro öfver Skepplanda å.

1875 d. 13 Juli. D:o d:o, ang. bestämmande af tid, inom hvilken sammanbindningsspåren mellan Frövi—Ludvika och Bergslagernas jernväg vid Ludvika och Ställdalen skola vara utlagda.

1875 d. 6 Aug. Res. på besvär, ang. inrättande af en vägport å jernvägen mellan Ludvika och Kil.

1875 d. 29 Okt. Taxa och reglemente fastställda. Taxan t. v., men förslag skall ingifvas före d. 1 Okt. 1880.

1875 d. 12 Nov. Säkerhetsförbindelse för försträckning, godkänd.

1876 d. 17 Mars. Res., ang. ändring i trafiktaxan.

1876 d. 31 Mars. Bref till V. V., ang. trafikstationer å bandelen Göteborg—Trollhättan.

1876 d. 12 April. D:o d:o, ang. fastställelse å plan för jernvägsanläggningen mellan Borlänge och Insjön.

1876 d. 28 April. Anmälan gjord, att arbete börjats å banan mellan Domnarfvet och Insjön.

1876 d. 19 Maj. Emb.-skrifvelse, ang. godkänd säkerhetsfördindelse för försträckning.

1876 d. 22 Sept. Res., ang. ändring i planen mellan Kil och Medskog.

1876 d. 8 Dec. D:o, ang. d:o mellan Trollhättan och Åmål.

1877 d. 9 Mars. Res., ang. plan för jernvägens framdragande förbi Köpmansbro öfver Dalslands kanal.

1877 d. 16 Mars. D:o, ang. utförandet af bandelen Borlänge—Insjön.

1877 d. 23 Mars. D:o, ang. ändring af plan för Bergslagernas jernvägar på sträckningen i närheten af Seffle.

1877 d. 27 April. D:o, ang. sökt befrielse från skyldighet att anbringa hägnad vid vissa ställen å jernvägen.

1877 d. 10 Aug. D:o, ang. fastställelse å ingifna ritningar till brobyggnad för framdragande af bolagets jernvägar öfver Dalslands kanal vid Köpmannabro.

1877 d. 21 Sept. Bref till V. V., ang. berättigande att anlägga fast bro öfver Ransundet.

1877 d. 26 Okt. D:o, ang. fastställande af förslag till stationer och mötesplatser å bandelen Trollhättan—Åmål.

1877 d. 22 Nov. Res., ang. fastställande af ritning för jernvägens framdragande på bro öfver Byelfven vid Seffle.

1878 d. 11 Jan. Proposition till Riksdagen, ang. ett låneunderstöd af 6,078,240 kr.

1878 d. 1 Febr. Bref till V. V., ang. fastställelse af förslag till stationer å bandelen Åmål—Kil.

1878 d. 15 Mars. Res på besvär i fråga om anbringande af stängsel vid jernvägen vid Ludvika m. m. (Ändring i K. Bfhdes beslut).

1878 d. 31 Maj. Emb.-skrifvelse till Fullmäktige i Riksgäldskontoret, ang. yttrande i fråga om vilkor för inköp af bolagets obligationer för statens räkning.

1878 d. 7 Juni. Bref till V. V., ang. berättigande för bolaget att bygga fast bro öfver Åmålsviken.

1878 d. 27 Juni. Res., ang. inköp för statens räkning af bolagets obligationer till nominelt belopp af 6,753,600 kr.

1878 d. 23 Aug. D:o, ang. godkännande af en mellan Bergslagernas och Dalslands jernvägs aktiebolag träffad öfverenskommelse om anläggande af trafikstation vid Mellerud och dess framtida underhåll.

1878 d. 11 Okt. Res., ang. anläggning af en bibana för grustägt från Torrmansbohl i närheten af Kärra station.

1878 d. 29 Nov. Revisor förordnad.

1879 d. 13 Jan. Res., ang. förhöjning i passagerareafgiften.

1879 d. 20 Febr. Res., ang. ändring i bolagsordningen.
1879 d. 31 Dec. Bref till Statskontoret, ang. rätt för bolaget att återbekomma 150,000 kr. af de till säkerhet för utförande af bolagets jernväg deponerade medel.
1880 d. 30 Juli. Res., ang. besvär i fråga om grindars anbringande vid 4 vägöfvergångar i Ludvika socken.
1880 d. 19 Nov. Taxa till 1885 års slut.
1880 d. 23 Dec. Res., ang. framställning att bolagets jernvägar måtte få anses såsom en jernvägsenhet.
1881 d. 28 Jan. Bref till Trafikstyrelsen, ang. afslag å framställning i fråga om afgifter för trupptransport.
1881 d. 26 Mars. Res., ang. afslag å ansökning om befrielse från skyldighet att till vederbörligt landtmäterikontor aflemna expropriationskartor.
1881 d. 12 Aug. D:o ang. Södra Dalarnes jernvägs inledande på Borlänge station.
1881 d. 25 Nov. Bref till Statskontoret, ang. berättigande att återfå värdepapper, deponerade till säkerhet för utförande af bandelen till Insjön, mot det att bolaget inbetalade 50,000 kr.
1881 d. 31 Dec. Res., ang. förklarande att tre bispår utgöra en enhet med jernvägen.
1882 d. 7 Juli. D:o, ang. expropriation af ett jordområde vid Skräcka station, som ansetts erforderligt för utförande af jernvägen.
1885 d. 6 Febr. D:o, ang. afsöndring af mark till staden Filipstad (afslogs).
1885 d. 26 Nov. Taxa till 1889 års slut.
1886 d. 1 Okt. Bref till Fullmäktige i Riksgäldskontoret, ang. vilkoren för tillgodonjutande af beslutad nedsättning i annuiteterna för bolagets statslån.
1886 d. 19 Nov. Ang. ändring i det för åtnjutande af nedsättning i annuiteten för bolagets statslån bestämda vilkor, som afser statens rätt att inlösa jernvägen.
1886 d. 17 Dec. Ang. bolagets anmälan, att bolaget icke antager de för åtnjutande af nedsatt annuitet å statslånet stadgade vilkor.
1886 d. 17 Dec. Förordnande af kronoombud i revisionen för 1886.
1887 d. 18 Dec. D:o d:o för 1887.
1888 d. 18 Febr. Ang. öfverenskommelse med Göteborgs—Hallands jernvägsaktiebolag om gemensamt begagnande af Bergslagernas station i Göteborg.
1888 d. 31 Maj. Ang. ändring i taxan för transporter å jernvägen.

Oxelösund—Flen—Vestmanlands jernväg.

1872 d. 11 Okt. Res., ang. koncession för Flen—Oxelösundslinien.
1872 d. 11 Okt. D:o d:o för Flen—Eskilstuna—Valskoglinien med grenbana öfver Ovicksund till Köping—Vesterås banan, expropriation, upplåtelse af kronojord.
1872 d. 6 Dec. D:o d:o, ang. fastställelse af bolagsordning.
1873 d. 18 Jan. D:o d:o, ang. förnyad bolagsordning.
1873 d. 9 Sept. D:o, ang. öfverlåtelse af koncessionen å jernvägsbolaget och godkännande af verkstäld deposition.
1873 d. 16 Sept. Bref till V. V., ang. fastställelse af plan för vissa delar af banan mellan Flens station och Oxelösund.
1873 d. 7 Nov. D:o d:o, ang. ändring i vissa delar af den fastställda planen.
1873 d. 21 Nov. D:o d:o, ang. fastställelse af plan för bandelen Eskilstuna—Tumbo.
1874 d. 16 Jan. D:o d:o ang. d:o d:o för vissa delar af banan.
1874 d. 30 Jan. Fridlysning.
1874 d. 3 Juli. Res., ang. gjord ansökning om förpligtelse för bolaget att ej genom jernvägsanläggningen förminska vattenafloppet från en del sjöar i Södermanland.
1874 d. 17 Juli. Bref till V. V., ang. plan för bandelen Brogstorp— Sandstugan.
1874 d. 7 Aug. Res., ang. besvär rörande stadgande af vite för olofligt beträdande af jernvägen.
1874 d. 6 Nov. Bref till V. V., ang. fastställelse af plan för bandelen Tumbo—Valskog.
1875 d. 15 Jan. D:o do, ang. trafikstationer å jernvägen.
1875 d. 25 Mars. D:o d:o, ang. plan för bandelen Tumbo—Kolbäck.
1875 d. 11 Juni. D:o d:o, ang. förändrad benämning å en station.
1875 d. 16 Juni. Bref till V. V., ang. jernvägens framdragande öfver Borgåsund och Borgås udde.
1875 d. 3 Dec. D:o, ang. ändring i planen för åtskilliga brobyggnader.
1875 d. 17 Dec. Res., ang. expropriation af jord för anläggning vid Stålfors af reparationsverkstäder.
1876 d. 24 Mars. D:o, ang. förlängning af arbetstiden.
1876 d. 31 Mars. D:o, ang. bolagets besvär i fråga om skyldighet att aflöna en extra länsman.
1876 d. 7 April. Emb.-skrifvelse till V. V., ang. styrelsen medgifven ändring i broöfvergångarna öfver Arboga å.
1876 d. 19 Maj. Bref till d:o, ang. förändrad benämning af stationen Blacksta till Vadsbro.
1876 d. 2 Juni. Res. med afslag å framställning att få expropriera jord från Kungsörs kungsladugård.

1876 d. 16 Juni. Res, ang. fastställelse af taxa och reglemente för trafiken.
1876 d. 15 Juli. Bref till V. V., ang. rättighet för bolaget att låta 2 tåg om dagen under landtbruksmötet i Norrköping afgå fram och åter mellan Eskilstuna och Flen, ehuru banan ännu ej kunnat öppnas för allmän trafik.
1877 d. 29 Juni. Bref till Lotsstyrelsen med anledning af begärd förklaring å koncessionsvilkoren.
1877 d. 16 Nov. Res., ang. godkännande af jernvägsanläggningen och bemyndigande att återlyfta 50,000 kr. af deposition.
1877 d. 30 Nov. D:o, ang. fastställelse af plan för bolagets hamnbyggnad vid Oxelösund.
1878 d. 2 Aug. Bref till Statskontoret, ang. rättighet för bolaget att utbekomma deponerade medel.
1878 d. 29 Nov. Res., ang. rätt till grustägt från länsmasnbostället Ullevi (afslogs).
1880 d. 2 April. Bref till Statskontoret, ang. berättigande för bolaget till utbekommande af innestående andel af de till säkerhet för jernvägens fullbordande deponerade medel.
1880 d. 20 Aug. Bref till K. Bfhde i Vestmanlands län i fråga om skyldighet för bolaget att erlägga lösen för exproprierad kronojord.
1881 d. 1 April. Res., ang. jernvägsenhet.
1883 d. 10 Aug. Res., ang. koncession å anläggning af ett bispår från Skogstorps station till Hjelmaren.
1883 d. 12 Okt. Bevis företedt, att arbetet påbörjats å bibanan Skogstorp—Hjelmaren.
1885 d. 24 Okt. Taxa till 1895 års slut.
1887 d. 10 Febr. V. V. anmäler, att tillstånd lemnats att för trafik upplåta bolagets sidospår från Skogstorps station — sjön Hjelmaren.

Vimmerby—Hultsfred.

1874 d. 15 Maj. Bolagsordning.
1874 d. 15 Maj. Res., ang. koncession, rätt till expropriation, fridlysning.
1874 d. 23 Dec. Bevis att jernvägsarbetet börjats.
1875 d. 8 Maj. Res., ang. upplåtelse af mark å Hultsfreds mötesplats för Vimmerby—Hultsfreds jernväg.
1875 d. 10 Sept. Res., ang. ändring i planen.
1876 d. 28 Jan. D:o, d:o d:o.

1876 d. 30 Nov. Res., ang. taxa och reglemente för trafiken att gälla till 1879 års slut.
1876 d. 30 Dec. D:o, ang. förlängning i arbetstiden.
1877 d. 6 Juli. Res. ang. anstånd med fullbordande af jernvägen.

Filipstads norra bergslags.

1873 d. 9 Maj. Bolagsordning.
1873 d. 9 Maj. Bref till V. V., ang. koncession; fastställelse af plan mellan Finshyttan och Nordmark, kontrollant förordnad, expropriationsrätt, fridlysning m. m.
1873 d. 6 Juni. D:o d:o, ang. fastställelse af plan å bandelen Finshyttan och Filipstad.
1875 d. 26 Nov. Res., ang. fastställelse af reglemente för trafiken å jernvägen.
1876 d. 4 Febr. Taxa.
1876 d. 29 Juli. Res., ang. ändring i taxan.
1877 d. 2 Febr. Res., ang. tillstånd till jernvägens anläggning från Filipstadsbanan till Läsjön och Storbrohyttan.
1877 d. 14 Sept. D:o, ang. fastställelse af plan för sistnämnda bandel.
1880 d. 10 Dec. Taxa till 1885 års slut.
1885 d. 6 Nov. D:o till 1895 års slut.

Näs—Morshyttan.

1874 d. 3 Juli. Res., ang. koncession m. m.
1874 d. 28 Aug. Bref till V. V., ang. kontrollant.
1874 d. 2 Okt. Bevis att arbetet börjats.
1875 d. 3 Dec. Bref till V. V., ang. anstånd till den 1 Juli 1876 med fullbordande af jernvägen.
1876 d. 16 Juni. Taxa.
1876 d. 22 Juni. Trafikreglemente (statens).
1879 d. 3 Okt. Bolagsordning.
1879 d. 10 Okt. Res., ang. öfverlåtelse af koncessionen å Näs—Morshyttans jernvägsaktiebolag.
1880 d. 23 Dec. Taxa till 1885 års slut.
1885 d. 20 Nov. D:o till 1895 års slut.

Upsala—Lenna.

1874 d. 4 Dec. Bolagsordning.
1875 d. 15 Jan. Res., ang. koncession, fridlysning m. m.

1875 d. 26 Febr. Res., ang. beviljadt lån ur Handels- och Sjöfartsfonden 30,000 kr.

1875 d. 14 Maj. Bevis att arbetet börjats.

1875 d. 31 Maj. Ledamot i styrelsen förordnad.

1875 d. 13 Juli. Bref till V. V., ang. afslag å sökt rätt att begagna statens station i Upsala.

1875 d. 17 Sept. D:o d:o, ang. faststäldt kontrakt om jernvägsbyggnaden.

1876 d. 15 Sept. Taxa till 1881 års slut.

1876 d. 6 Okt. Bref till V. V., ang. banans förenande med Upsala station.

1876 d. 4 Nov. Trafikreglemente (statens).

1878 d. 22 Mars. Bref till Trafikstyrelsen, ang. nedsättning i afgiften för begagnande af Upsala station.

1879 d. 27 Juni. D:o, ang. förändring af hamnspåret i Upsala.

1879 d. 4 Juli. Res., ang. ändring i bolagsordningen.

1880 d. 9 April. Bref till K. Bfhde i Upsala län, ang. återställande af förbindelser att inbetala tecknadt aktiebelopp.

1880 d. 30 Juli. Res., ang. berättigande att med ingången af 1881 upphöra att tillämpa gällande taxa och förpligtelse att före den 1 Sept. 1880 afgifva förslag till ny taxa.

1880 d. 26 Nov. Taxa till 1885 års slut.

1883 d. 31 Dec. Res., ang. utbyte af jord mellan bolaget och Upsala stad (afslogs).

1885 d. 10 April. Res., ang. tillämpning å Upsala—Lenna jernväg till 1889 års slut af den för Lenna—Norrteljebanan d. 19 Sept. 1884 faststälda taxa.

1886 d. 11 Juni. Res., ang. rätt för bolaget att inbetala återstoden af lånet ur Handels- och Sjöfartsfonden.

1887 d. 14 Febr. Ang. befrielse från vissa bolaget ålagda förpligtelser (att löna kronoombud i styrelsen m. m.).

Halmstad—Nässjö.

1872 d. 8 Mars. Bolagsordning.

1872 d. 26 April. Res., ang. uteslutande ur bolagsordningen af § 34, hvari stadgades, att trafiktaxan ej finge sättas högre än statens.

1872 d. 13 Sept. Bref till V. V., ang. plan för linien Halmstad—Torup.

1872 d. 8 Nov. Förnyad bolagsordning.

1873 d. 9 Sept. Bref till V. V., ang. gillad plan å sträckan Torup—Vernamo.

1874 d. 17 Juli. D:o d:o, ang. Vernamo—Nässjö.
1874 d. 30 Okt. D:o d:o, ang. ändring i planen.
1876 d. 10 Nov. Taxa och reglemente.
1879 d. 28 Nov. Bref till K. Bfhde i Hallands län, ang. afslag å framställning om statsbidrag för fullbordande af bolagets bana mellan Halmstad och Nässjö.
1881 d. 14 Jan. Proposition till Riksdagen, ang. statsbidrag å 500,000 kr.
1881 d. 6 Maj. Riksdagens skrifvelse derom.
1881 d. 25 Juni. Bref till V. V., ang. ändring i planen.
1881 d. 25 Juni. Res., ang. vilkoren för utbekommande af statsbidraget.
1881 d. 1 Juli. D:o, ang. förklarande att bolagets bana med uteslutande af bibanan till Gisslaved utgör en jernvägs enhet.
1881 d. 11 Nov. D:o, ang. vidtagen ändring i sträckningen. K. Maj:t lät dervid bero.
1881 d. 16 Dec. Taxa till 1886 års slut; ändring i reglementet.
1882 d. 17 Mars. Skrifvelse till Riksdagen, ang. tillstånd för bolaget att i början af 1883 lyfta beviljadt statsbidrag.
1882 d. 26 Maj. Bref till K. Bfhde i Hallands län, ang. det beviljade anslagets utbetalning.
1882 d. 18 Dec. Jernvägen öppnad för trafik.
1882 d. 29 Dec. Bref till Statskontoret, ang. utbetalning af statsbidraget.
1884 d. 30 Maj. Res., ang. ändring i bolagsordningen.
1885 d. 19 Juni. Bolagsordning för Halmstad—Nässjö jernvägsaktiebolag.
1885 d. 26 Juni. Res., ang. tillstånd för Halmstad—Nässjö jernvägsaktiebolag att för allmän trafik begagna jernvägen Halmstad—Nässjö.
1886 d. 22 Jan. Trafikreglemente.
1886 d. 8 Okt. Taxa.

Nordmark—Klarelfven.

1874 d. 10 April. Res., ang. koncession å Nordmark—Mokärnshyttan.
1877 d. 17 Aug. D:o d:o, å banan Mokärnshyttan—Edebäck jemte bibanan Sjögränd—Skymnäs.
1877 d. 22 Nov. Taxa till 1882 års slut. Reglemente.
1880 d. 28 Maj. Bolagsordning.
1880 d. 12 Juni. Öfverlåtelse af koncession.
1882 d. 20 Jan. Res., ang. förklarande, att bolagets banor vore en enhet.

1882 d. 27 Okt. Taxa till 1887 års slut.
1887 d. 14 Okt. D:o till 1895 års slut.

Bånghammar—Kloten.

1874 d. 11 Dec. Res., ang. koncession.
1875 d. 29 Jan. D:o, ang. verkstäld deposition.
1875 d. 19 Mars. Bref till V. V., ang. faststäld plan, fridlysning m. m.
1875 d. 9 April. Anmälan att arbetet börjats.
1876 d. 8 Sept. Bref till V. V., ang. stationer å banan.
1876 d. 6 Okt. D:o, ang. förlängd arbetstid.
1877 d. 16 Mars. Trafikreglemente (statens).
1877 d. 4 Maj. Taxa.
1877 d. 31 Dec. Res., ang. utbekommande af deponerade medel.
1878 d. 3 Maj. Res., ang. jernvägens öfverlåtelse å Klotens aktieb.
1885 d. 24 Okt. Taxa till 1895 års slut.
1885 d. 4 Dec. Res., ang. upplåtelse för trafik af en omlagd del af jernvägen.

Wintjärn—Jäderås.

1874 d. 17 Juli. Res, ang. koncession, expropriation, fridlysning m. m.
1876 d. 12 Maj. D:o, ang. förlängd arbetstid.
1876 d. 21 Juli. D:o, ang. koncession å jernvägens utsträckning till Tallås.
1876 d. 22 Sept. Taxa till 1881 års slut.
1876 d. 22 Dec. Bandelen Lilla Björnmossen—Tallås öppnad.
1877 d. 2 Febr. Res., ang. godkännande af afvikelser från planen.
1878 d. 26 Juli. D:o, ang. utsträckning af jernvägen å 12,250 fot samt förlängning i tiden för arbetets fullbordan.
1880 d. 20 Febr. D:o, ang. d:o d:o från Tallås till Jäderås och fastställelse af plan för detta arbete.
1881 d. 25 Juni. Res., ang. förlängning i arbetstiden för bandelen Lilla Björnmossen—Tallås.
1883 d. 14 Sept. Taxa till 1888 års slut.
1884 d. 11 Sept. Bandelen Lilla Björnmossen—Tallås—Jäderås öppnad för trafik.

Vislanda—Bolmen.

1874 d. 18 Dec. Bolagsordning.
1876 d. 28 April. Res., ang. koncession (jfr Br. d. 1 Okt. 1886) m. m.
1876 d. 6 Okt. Bref till V. V., ang. fastställelse af plan.
1876 d. 24 Nov. Res., ang. lån å 785,000 kr.
1877 d. 26 Febr. Ledamot i styrelsen förordnad.
1877 d. 13 April. Res., ang. befrielse för bolaget att anskaffa egen rörlig materiel.
1877 d. 27 April. D:o, ang. intyg att bolaget forfogar öfver tillräckliga medel för jernvägsanläggning och bestämmande af tiden för statsbidragets lyftande.
1877 d. 11 Maj. D:o, ang. fastställelse af kontrakt ang. jernvägens anläggning.
1877 d. 11 Maj. D:o, ang. godkännande af afgifven säkerhetsförbindelse.
1877 d. 27 Juli. Emb.-skrifvelse till Riksgäldskontoret ang. d:o.
1878 d. 8 Febr. D:o d:o ang. d:o.
1878 d. 9 Aug. D:o d:o ang. d:o.
1878 d. 13 Sept. Taxa och reglemente.
1878 d. 8 Nov. Säkerhetsförbindelse godkänd.
1879 d. 12 Dec. Res., ang. rätt att expropriera mark för 2 sidospår till hamnplatser vid Lagaån.
1880 d. 19 Nov. Taxa till 1885 års slut.
1885 d. 25 Sept. D:o » 1893 » »
1885 d. 11 Dec. Ledamot i styrelsen förordnad.
1886 d. 1 Okt. Bref till Fullmäktige i Riksgäldskontoret, ang. vilkoren för tillgodonjutande af beslutad nedsättning i annuiteterna å statslånet.
1886 d. 19 Nov. Ang. ändring i det för åtnjutande af nedsättning i annuiteten å bolagets statslån bestämda vilkor, som afser statens rätt att inlösa jernvägen.

Gotlands.

1876 d. 18 Jan. Bolagsordning.
1876 d. 5 Maj. Res., ang. koncession (jfr Br. d. 1 Okt. 1886) för jernvägen mellan Wisby och Hemse med bibanor till Rohnehamn och Klintehamn.
1876 d. 10 Nov. Res., ang. fastställelse af plan.
1876 d. 24 Nov. Lån af 500,000 kr. till jernvägen.
1877 d. 26 Jan. Ledamot i styrelsen förordnad.
1877 d. 19 April. Res., ang. anstånd med ingifvande af intyg, att bolaget förfogar öfver tillräckliga medel.

1877 d. 11 Maj. D:o ang. förändrad sträckning af en del af jernvägen.
1877 d. 8 Juni. D:o ang. plan för Visby—Hemse-banans nedförande till hamnen i Visby.
1877 d. 10 Aug. D:o, ang. jernvägens framdragande öfver Roma klosters kungsgårds egor och anläggning af station derstädes.
1877 d. 21 Sept. D:o, ang. förklarande om medlens tillräcklighet och bestämmande af tiden för lyftning af statsbidrag.
1877 d. 28 Sept. Bref till V. V., ang. fastställdt kontrakt rörande jernvägen mellan Visby och Hemse.
1877 d. 28 Sept. Emb.-skrifvelse till Fullmäktige i Riksgäldskontoret, ang. godkännande af säkerhetsförbindelse.
1878 d. 8 Febr. Res., ang. ändring i planen för jernvägens framdragning förbi Stånga myr.
1878 d. 8 Febr. Emb.-skrifvelse till Fullmäktige i Riksgäldskontoret, ang. godkännande af säkerhetsförbindelse.
1878 d. 3 Maj. Ledamot i styrelsen förordnad.
1878 d. 26 Juli. Bref till V. V. ang. stationer å banan.
1878 d. 2 Aug. Emb.-skrifvelse till Fullmäktige i Riksgäldskontoret, ang. godkännande af säkerhetsförbindelse.
1878 d. 23 Aug. Taxa till 1883 års slut. Trafikreglemente.
1878 d. 15 Sept. Tillstånd att öppna banan för trafik.
1879 d. 20 Febr. Emb.-skrifvelse till Fullmäktige i Riksgäldskontoret, ang. godkännande af säkerhetsförbindelse.
1879 d. 4 Juli. Ang. vägrad decharge för bolagsstyrelsen.
1880 d. 26 Nov. Taxa till 1883 års slut.
1882 d. 1 Juni. Ledamot i styrelsen förordnad.
1883 d. 2 Nov. Res., ang. fortfarande tillämpning af taxan till 1888 års slut.
1886 d. 12 Mars. Ang. begärdt anslag till ytterligare jernvägsanläggningar på Gotland.
1886 d. 23 Juli. Styrelsesuppleant förordnad.
1886 d. 1 Okt. Ang. undersökning af en jernvägslinie från Kampebro till Furubjers med bibana till Slite.
1886 d. 1 Okt. Bref till Fullmäktige i Riksgäldskontoret, ang. vilkoren för tillgodonjutande af beslutad nedsättning i annuiteterna å bolagets statslån.
1886 d. 19 Nov. Ang. ändring af det för åtnjutande af nedsättning i annuiteten bestämda vilkor, som afser statens rätt att inlösa jernvägen.
1887 d. 13 Juli. Handlingarna, ang. ifrågasatta nya jernvägsanläggningar på Gotland öfverlemnade till Landtförsvarsdepartementet med protokollsutdrag.
1888 d. 2 Nov. Taxa till 1898 års slut.

Säfsnäs.

(Hörken—Strömsdal.)

1874 d. 21 Maj. Res., ang. koncession m. m.
1874 d. 25 Sept. Taxa (återremiss).
1876 d. 28 April. Bolagsordning.
1876 d. 15 Juli. Öfverlåtelse af koncession.
1877 d. 11 Maj. Taxa till 1882 års slut. Trafikreglemente.
1877 d. 10 Aug. Res., ang. öppnande af en del af jernvägen.

(Strömsdals masugn—Annafors bruk.)

1880 d. 30 Dec. Taxa till 1882 års slut.
1882 d. 17 Nov. D:o » 1887 » »
1887 d. 14 Okt. D:o » 1895 » »

Dannemora—Harg.

1875 d. 9 April. Bolagsordning.
1875 d. 16 Juni. Res., ang. koncession, fastställelse af plan m. m.
1875 d. 20 Aug. Bevis att arbetet börjats.
1877 d. 18 Maj. Ang. begärd ändring i ballastens sektion.
1877 d. 26 Okt. Taxa till 1882 års slut.
1877 d. 2 Nov. Trafikreglemente (statens).
1877 d. 22 Nov. Res., ang. befrielse att bygga station vid Österby bruk.
1880 d. 20 Aug. D:o, ang. taxans upphörande med 1881 års ingång. Anmodan att föreslå ny före $^{1}/_{10}$ 80.
1880 d. 26 Nov. Taxa till 1885 års slut.
1885 d. 20 Nov. D:o » 1895 » »

1:o. Norsholm—Bersbo.
2:o. Westervik—Åtvidaberg—Bersbo.
3:o. Hultsfred—Westervik.

1:o. Norsholm—Bersbo.

1874 d. 29 Maj. Bolagsordning.
1876 d. 1 Sept. Res., ang. ändring i bolagsordningen.
1876 d. 22 Sept. D:o, ang. koncession, expropriation m. m.
1876 d. 24 Nov. D:o d:o ang. plan.
1876 d. 24 Nov. D:o, ang. lån å 300,000 kr. ur Handels- och Sjöfartsfonden.

1877 d. 1 Juni. D:o, ang. godkännande af kontrakt ang. jernvägsanläggningen.

1877 d. 5 Okt. D:o, ang. fastställelse af ny plan för jernvägen och inledande på Norsholms station samt anläggning af särskild lastkaj vid Göta kanal äfvensom spårförbindelse mellan stationen och lastkajen.

1877 d. 19 Okt. D:o, ang. ändring i planen.

1877 d. 26 Okt. D:o, ang. fastställelse af plan för jernvägens framdragande öfver kronans mark.

1878 d. 22 Mars. D:o, ang. tillstånd att i st. f. 1 Maj redan d. 1 April lyfta ett beviljadt lån ur Handels- och Sjöfartsfonden.

1878 d. 8 Nov. Bref till V.V., ang. flyttning af anhaltstationen Åhs.

1878 d. 8 Nov. Taxa (= Pålsboda—Finspong med några mindre förändringar samt = Åtvidabergs—Bersbo taxa). Trafikreglemente (statens).

1879 d. 13 Juni Taxa (= Hultsfred—Vestervik och Vestervik—Åtvidaberg—Bersbo). Trafikreglemente.

1879 d. 15 Aug. Stationen Åhs skall benämnas Ringstorp.

1880 d. 26 Nov. Taxa till 1883 års slut.

1881 d. 21 Mars. Res., ang. ändring i bolagsordningen.

1882 d. 20 Jan. D:o, ang. utbyte af säkerhet för lånet ur Handels- och Sjöfartsfonden.

1883 d. 14 Dec. Taxa till 1888 års slut.

2:o. **Westervik—Åtvidaberg—Bersbo.**

(Vestervik—Åtvidaberg—Bersbo jernvägs-aktiebolag.)

1871 d. 24 Mars. Res., ang. bolagsordning för Linghem—Åtvidaberg—Vesterviks jernvägs-aktiebolag.

1874 d. 30 Jan. D:o för Linköping—Vesterviks d:o d:o.

1874 d. 10 April. D:o, ang. koncession å jernväg mellan Linköping och Gamleby och eventuelt till Vestervik.

1874 d. 19 Juni. D:o, ang. ändring i spårvidden.

1874 d. 31 Juli. D:o, ang. ändring i bolagsordningen.

1875 d. 14 Aug. Bref till V. V., ang. fastställelse af plan.

1875 d. 31 Dec. Res., ang. rätt till jernvägens anläggning mellan Gamleby och Vestervik.

1876 d. 10 Nov. Res., ang. förändrad benämning å bolaget.

1876 d. 10 Nov. D:o, hvarigenom rättigheten att anlägga bandelen Vestervik—Jenny öfverflyttades å Vestervik—Åtvidabergs—Bersbo jernvägsaktiebolag.

1876 d. 10 Nov. D:o ang. fastställelse af plan å bolagets bana från Vestervik öfver Jenny, Öfverum och Åtvidaberg till Bersbo.

1876 d. 24 Nov. D:o, ang. lån å 1,865,000 kr. till jernvägsanläggningen.
1877 d. 19 April. Res., ang. intyg att bolaget förfogar öfver erforderliga medel för jernvägsanläggningens utförande.
1877 d. 4 Maj. D.o, ang. kontrakt för jernvägsanläggningen.
1877 d. 11 Maj. D:o, ang. godkännande af en afgifven säkerhetsförbindelse.
1877 d. 8 Juni. D:o, ang. förändring af gillade planen för jernvägsanläggningen.
1877 d. 20 Juli. Emb.-skrifvelse till Fullmäktige i Riksgäldskontoret om lyftning af beviljadt statslån.
1878 d. 11 Jan. D:o d:o, ang. godkännande af säkerhetsförbindelse för användande af försträckning.
1878 d. 26 Juli. D:o d:o ang. d:o d:o.
1878 d. 13 Dec. Revisor förordnad.
1879 d. 31 Jan. Emb.-skrifvelse till Fullmäktige i Riksgäldskontoret, ang. godkännande af förbindelse för användning af försträckning.
1879 d. 13 Juni. Taxa och trafikreglemente. (Samma som för Hultsfred—Vestervik och Norsholm—Ristens jernvägar.)
1879 d. 27 Juni. Res., ang. ändring i planen för jernvägens anläggning.
1879 d. 25 Juli. Emb.-skrifvelse till Fullmäktige i Riksgäldskontoret, ang. godkännande af säkerhetsförbindelse.
1879 d. 8 Aug. D:o d:o ang. d:o d:o.
1879 d. 16 Aug. Tillstånd att öppna banan för allmän trafik.
1881 d. 17 Juni. Res., ang. några mindre ändringar i den fastställda planen.
1881 d. 1 Juli. D:o, ang. ändringar i bolagsordningen.
1883 d. 9 Nov. D:o, ang. expropriation af ett område vid Gamleby.
1883 d. 14 Dec. Taxa till 1888 års slut.
1886 d. 1 Okt. Bref till Fullmäktige i Riksgäldskontoret, ang. vilkoren för tillgodonjutande af beslutad nedsättning i annuiteterna af bolagets statslån.
1886 d. 19 Nov. Ang. ändring i det för åtnjutande af nedsättning i annuiteterna å bolagets statslån bestämda vilkor, som afser statens rätt att inlösa jernvägen.
1886 d. 3 Dec. Kronoombud i 1886 års revision förordnadt.
1887 d. 8 Juli. Förordnande af ledamot å kronans vägnar i styrelsen.

3:o. **Hultsfred—Vestervik.**

1876 d. 18 Jan. Bolagsordning.
1876 d. 19 Maj. Res., ang. koncession, fridlysning m. m. (Jfr Br. d. $^{1}/_{10}$ 1886.)

1876 d. 10 Nov. D:o, ang. öfverlåtelse å Vestervik—Åtvidaberg—Bersbo jernvägsaktiebol. af rättigheten att anlägga bandelen Vestervik—Jenny.

1876 d. 24 Nov. D:o, ang. lån å 1,750,000 kr. till jernvägsanläggningen.

1876 d. 30 Dec. Anmäldes att arbetet börjats.

1877 d. 19 April. Res., ang. intyg att bolaget förfogar öfver tillräckliga medel för utförande af jernvägsanläggningen.

1877 d. 4 Maj. Ang. kontrakt rörande jernvägsanläggningen mellan Hultsfred och Jenny.

1877 d. 11 Maj. Ang. godkännande af säkerhetsförbindelse.

1877 d. 11 Maj. Ang. förändring i planen för jernvägen.

1877 d. 27 Juli. Emb.-skrifvelse till Fullmäktige i Riksgäldskontoret, ang. godkänd säkerhetsförbindelse för användande af statslånet.

1877 d. 16 Nov. Res., ang. rätt att framdraga jernvägen på fast bro öfver Långsjön.

1878 d. 25 Jan. Emb.-skrifvelse till Fullmäktige i Riksgäldskontoret, ang. godkännande af säkerhetsförbindelse för behörigt användande af statsbidrag.

1878 d. 31 Maj. Res., ang. fastställelse af plan för banans framdragande öfver kronan tillhörig mark.

1878 d. 2 Aug. Emb.-skrifvelse till Fullmäktige i Riksgäldskonteret ang. (se 1878 d. $^{25}/_{1}$).

1878 d. 13 Dec. Revisor förordnad.

1879 d. 24 Jan. Emb.-skrifvelse till Fullmäktige i Riksgäldskontoret ang. (se 1878 d. $^{2}/_{8}$).

1879 d. 13 Juni. Taxa och reglemente för trafiken. (Samma som för Vestervik—Åtvidaberg—Bersbo och Norsholm—Ristens jernvägar.)

1879 d. 20 Juni. Res., ang. stationer och hållplatser.

1879 d. 6 Sept. D:o, ang. ändring i ballastprofiler.

1879 d. 6 Sept. D:o, ang. gränsen mellan Hultsfred—Vestervik och Vimmerby—Hultsfreds jernvägars områden vid Hultsfreds station.

1879 d. 21 Nov. Emb.-skrifvelse till Fullmäktige i Riksgäldskontoret, ang. godkänd säkerhetsförbindelse.

1879 d. 19 Dec. Ny suppleant i styrelsen förordnad.

1880 d. 26 Nov. Res., ang. ändring i bolagsordningen afseende ändring i stadgandena om revisorer.

1880 d. 26 Nov. Taxa till 1883 års slut.

1883 d. 14 Dec. D:o » 1888 » »

1886 d. 1 Okt. Bref till Fullmäktige i Riksgäldskontoret, ang. vilkoren för tillgodonjutande af beslutad nedsättning i annuiteterna å bolagets statslån.

1886 d. 19 Nov. Ang. ändring i det för åtnjutande af beslutad nedsättning i annuiteten å bolagets statslån bestämda vilkor, som afser statens rätt att inlösa jernvägen.

1886 d. 3 Dec. Kronoombud i revisionen för 1886 års räkenskaper förordnadt.

1887 d. 25 Nov. Ny styrelseledamot å kronans vägnar förordnad.

1887 d. 25 Nov. Revisor å kronans vägnar förordnad.

Dalslands.

1873 d. 19 Dec. Bolagsordning.

1874 d. 20 Febr. Proposition ang. statsbidrag.

1874 d. 20 Febr. Emb.-skrifvelse till Departementet for det indre med upplysning ang. vidtagna åtgärder för åstadkommande af jernväg mellan Smålenenes—Dalsland.

1874 d. 29 Maj. Riksdagens skrifvelse, ang. statsbidrag anmäld och remitterad.

1874 d. 6 Juni. Embetsskrifvelse till Norska Departementet for det indre, ang. beviljadt statsanslag.

1875 d. 15 Okt. Res., ang. ändring i bolagsordningen.

1875 d. 5 Nov. Res., ang. koncession, fridlysning, fastställelse af plan, statsbidrag af 1,000,000 kr. m. m.

1875 d. 31 Dec. Anmälan att arbetet börjat.

1876 d. 28 Jan. Ledamot och suppleant i styrelsen förordnad.

1876 d. 24 Mars. Proposition till Riksdagen, ang. statsunderstöd till Dalslands jernväg.

1876 d. 19 Maj. Bref till K. Bfhde i Elfsborgs län, ang. Riksdagens beslut i fråga om tiden för utbetalning af anslaget till jernvägen.

1876 d. 22 Sept. Res., ang. ändring i bolagsordningen.

1877 d. 31 Aug. D:o, ang. rätt att utbekomma statsbidraget.

1878 d. 10 Maj. Bref till K. Bfhde i Göteborgs och Bohus län, ang. afslag å framställning om undersökningar på statens bekostnad jernväg mellan Strömstad och Dalslandsbanan.

1878 d. 23 Aug. Res., ang. godkännande af en mellan Bergslagernas och Dalslands jernvägsaktiebolag träffad öfverenskommelse om anläggande af trafikstation vid Mellerud och dess framtida underhåll.

1879 d. 20 Juni. Taxa och trafikreglemente.

1881 d. 14 Okt. Res., ang. förändrad sträckning af jernvägen.

1881 d. 30 Dec. D:o, ang. förlängning af tiden för jernvägens afsyning.

1882 d. 21 Juli. D:o, ang. rätt att expropriera ett jordstycke från Vestra Ed.
1882 d. 1 Sept. D:o, ang. godkännande af jernvägen.
1883 d. 23 Nov. Taxa till 1888 års slut.
1887 d. 26 Mars. Ang. sökt befrielse från ersättning för jord, som från indragna bostället Hökedalen tagits i anspråk för jernvägen.
1888 d. 31 Dec. Taxa.

Södra Dalarne.

1875 d. 5 Nov. Bolagsordning.
1876 d. 12 April. Res., ang. koncession, m. m., (Jfr Br. 1 Okt. 86.)
1876 d. 17 Nov. Res., ang. jernvägens framdragande förbi mötesplatsen Romehed.
1876 d. 24 Nov. D:o, ang. lån å 2,500,000 kr.
1877 d. 9 Febr. Ombud i styrelsen förordnadt.
1877 d. 31 Dec. D:o, ang. anstånd tiden 31 Jan. 1878 med styrkande att bolaget förfogar öfver tillräckligt kapital för utförande af jernvägen mellan Krylbo—Borlänge.
1878 d. 1 Febr. D:o, ang. förklarande att bolaget förfogar öfver tillräckligt kapital.
1878 d. 1 Febr. Bref till V. V., ang. fastställelse af kontrakt.
1878 d. 9 Aug. Res., ang. fastställelse af förändrad plan.
1879 d. 14 Febr. Emb.-skrifvelse till Fullm. i Riksgäldskontoret, ang, godkännande af förbindelse för behörigt användande af lånebidrag.
1879 d. 23 Maj. Bref till Trafikstyrelsen, ang. utbetalning af för 1881 beviljadt statslån.
1879 d. 20 Juni. Bref till Fullm. i Riksgäldskontoret, ang. utbetalning af 500,000 kr. af statslånet.
1871 d. 4 Juli. Emb.-skrifvelse till d:o, ang. godkännande af säkerhetsförbindelse.
1879 d. 1 Sept. D:o d:o, ang. d:o d:o.
1879 d. 28 Nov. Res., ang. förändring i fråga om sammansättningen af den rullande materielen.
1880 d. 20 Febr. Emb.-skrifvelse till Fullm. i Riksgäldskontoret, ang. godkänd säkerhetsförbindelse.
1880 d. 9 Juli. Bref till V. V. ang. tillstånd att förlägga stationen vid Naglarby till närheten af Mora by och benämna densamma Gustafs station.
1880 d. 16 Juli. Emb.-skrifvelse till Fullm. i Riksgäldskontoret, ang. godkänd säkerhetsförbindelse.
1880 d. 15 Okt. Res., ang. fastställelse af taxan till 1885 års slut och tillämpning å jernvägen af statens trafikreglemente.

1880 d. 15 Okt. Bref till K. Bfhde i Kopparbergs län, ang. rätt att återställa deponerade aktieförbindelser till aktietecknare.
1880 d. 10 Dec. Res., ang. fastställelse af plan för jernvägsanläggningen mellan Strömsnäs och Krylbo.
1881 d. 21 Jan. Emb.-skrifvelse till Fullm. i Riksgäldskontoret ang. godkänd säkerhetsförbindelse.
1881 d. 17 Juni. Res., ang. koncession å jernvägsanläggningen mellan Borlänge och Båstad.
1881 d. 12 Aug. Res., ang. banans inledande å Borlänge station.
1881 d. 25 Nov. Anmälan af bevis, att arbetet börjat å bandelen Borlänge—Bålsta.
1881 d. 25 Nov. Res., ang. fastställelse af plan för jernvägens sträckning 3,000 fot närmast Borlänge.
1882 d. 13 Jan. D:o, ang. tillstånd att anlägga vattenstation vid Gustafs i st. f. vid Borlänge station.
1885 d. 18 Dec. Taxa till 1895 års slut.
1886 d. 1 Okt. Bref till Fullm. i Riksgäldskontoret, ang. vilkoren för tillgodonjutande af beslutad nedsättning i annuiteterna å bolagets statslån.
1886 d. 19 Nov. Ang. ändring i det för åtnjutande af nedsättning i annuiteten å bolagets statslån bestämda vilkor, som afser statens rätt att inlösa jernvägen.

Varberg—Borås.

1871 d. 12 Maj. Bolagsordning.
1875 d. 18 Nov. Res., ang. ändring i bolagsordningen.
1876 d. 24 Nov. D:o, ang. koncession, plan m. m. (Jfr K. Br. 1 Okt. 1886).
1876 d. 24 Nov. D:o, ang. lån å 2,600,000 kr.
1877 d. 27 April. Ledamot och suppleant i styrelsen förordnade.
1877 d. 31 Dec. Res. med förklarande att bolaget förfogar öfver tillräckligt kapital för utförande af jernvägen mellan Varberg och Borås samt bestämmande af terminer för utbekommande af statslånet.
1878 d. 11 Mars. Anmälan att arbetets börjats.
1878 d. 29 Mars. Res., ang. ändring i planen.
1878 d. 12 April. D:o, ang. jernvägens framdragande öfver Kungsladugården Lindhofs egor.
1878 d. 10 Maj. Förordnande af revisor.
1878 d. 19 Juli. Bref till V. V., ang. fastställelse af kontrakt.
1878 d. 11 Okt. Res., ang. upplåtelse af mark från regementsläkarebostället Bockagården Steve och från härads-

skrifvarebostället Hammarshult för anläggning af jernvägen.
1878 d. 8 Nov. Säkerhetsförbindelse godkänd.
1878 d. 8 Nov. Res., ang. ändring i bolagsordningen.
1879 d. 30 Maj. Säkerhetsförbindelse godkänd.
1880 d. 16 Jan. Bref till V. V., ang. plan för jernvägens framdragande öfver kyrkohemmanet af kronpremonatur N:o 4 Vestra Derome i Halland.
1880 d. 6 Febr. Emb.-skrifvelse till Fullm. i Riksgäldskontoret, ang. godkännande af säkerhetsförbindelse.
1880 d. 30 Juli. D:o d:o ang. d:o d:o.
1880 d. 10 Sept. Bref till Trafikstyrelsen, ang. förändring af benämningen å stationen Åsbro till Derome och å hållplatsen Smedsgård till Tofta.
1880 d. 2 Okt. Res., ang. framdragande af bolagets jernväg öfver vissa hemman.
1880 d. 15 Okt. Taxa till 1885 års slut, trafikreglemente (statens).
1881 d. 4 Febr. Bref till Fullm. i Riksgäldskontoret, ang. godkänd säkerhetsförbindelse.
1881 d. 23 Juli. D:o d:o ang. d:o d:o.
1881 d. 19 Aug. D:o d:o ang. d:o d:o.
1881 d. 14 Okt. Res., ang. fastständ sträckning af jernvägen öfver indragna bostället Kjelltorp—Vestergården.
1881 d. 30 Dec. Bref till K. Bfhde i Hallands län, ang. rätt för bolaget att återbekomma handlingar, deponerade i länets ränteri.
1883 d. 31 Dec. Res., ang. rätt att sälja två områden exproprierade från Borås stad (afslogs).
1885 d. 2 Okt. Taxa till 1894 års slut.
1886 d. 1 Okt. Bref till Fullm. i Riksgäldskontoret, ang. vilkoren för tillgodonjutande af beslutad nedsättning i annuiteterna å bolagets statslån.
1886 d. 19 Nov. Ang. ändring i det för åtnjutande af nedsättning i annuiteten å bolagets statslån bestämda vilkor, som afser statens rätt att inlösa jernvägen.
1888 d. 25 Febr. Förnyad bolagsordning.

Uttersberg—Riddarhyttan.

1879 d. 7 Mars. Res., ang. koncession, plan m. m.
1880 d. 4 Juni. Trafikreglemente.
1880 d. 12 Juli. Taxa.
1880 d. 10 Dec. Taxa till 1885 års slut.
1885 d. 24 Okt. D:o » 1895 » »

Storå—Guldsmedshyttan.

1873 d. 27 Juni. Res., ang. koncession, plan, kontrollant.
1874 d. 15 Maj. Taxa.
1874 d. 12 Juni. Bref till V. V., ang. jernvägens afsyning.
1875 d. 31 Maj. Res., ang. trafikreglemente.
1879 d. 12 Sept. Taxans tillämpning under 1880.
1880 d. 26 Nov. Taxa till 1885 års slut.
1885 d. 24 Okt. D:o » 1895 » »
1886 d. 6 Maj. Ang. ändring i planen för jernvägen mellan Guldsmedhyttan och Storå.

Gärds härads.

(Karpalund—Degeberga.)

1881 d. 11 Febr. Res., ang. koncession, plan etc.
1881 d. 7 April. Bolagsordning.
1881 d. 7 April. Ang. öfverlåtelse af koncession.
1881 d. 7 April. Ang. förklarande att bolaget förfogar öfver tillräckliga medel.
1881 d. 30 April. Anmälan att bolaget deponerat 25,000 kr. till säkerhet för jernvägsanläggningens utförande.
1881 d. 29 Juli. Res., ang. plan för jernvägens framdragande öfver kronan tillhörig mark.
1881 d. 12 Aug. Bevis att arbetet börjats.
1881 d. 29 Okt. Reglemente och taxa (den senare till 1886 års slut).
1882 d. 12 Juni. Res., ang. ändring i bolagsordningen.
1882 d. 18 Aug. D:o, ang. koncession å jernvägen Efveröd—Åhus.
1883 d. 19 Jan. V. V:s anmälan att banan afsynats och godkänts.
1883 d. 9 Febr. Bref till Statskontoret ang. berättigande att lyfta medel deponerade till säkerhet för jernvägens utförande.
1883 d. 16 Febr. Bref til V. V., ang. anstånd med fullgörande af deposition för bandelen Efveröd—Åhus.
1883 d. 11 Maj. Res., ang. beviljadt lån ur Handels- och Sjöfartsfonden å 170,000 kr. för bandelen Efveröd—Åhus.
1883 d. 8 Juni. Deposition godkänd.
1883 d. 8 Juni. Bolagsordningen ändrad.
1883 d. 3 Aug. Bref till V. V., ang. fastställelse af plan för förändrad riktning af jernvägslinien Efveröd—Åhus.
1883 d. 5 Okt. Res., ang. förklaring om tillräckligt kapital för bandelen Efveröd—Åhus.

1883 d. 14 Dec. Taxans af d. 29 Okt. tillämpning å bandelen Efveröd—Åhus.
1883 d. 15 Dec. Tillstånd att för trafik öppna nämnda bandel, meddeladt af V. V.
1884 d. 18 Okt. Bandelen Efveröd—Åhus afsynad och godkänd.
1884 d. 28 Nov. Bref till Statskontoret, ang. rätt att återlyfta deposition till säkerhet för bandelen.
1884 d. 28 Nov. Res., ang. fastställelse af plan för jernvägens framdragande öfver kronan tillhörig mark.
1887 d. 22 Juni. Taxa till 1893 års slut.
1888 d. 27 Jan. Ang. sökt anstånd med liqviderande af lån för jernvägen Efveröd—Åhus.

Hör—Hörby.

1882 d. 3 Febr. Bolagsordning.
1882 d. 3 Febr. Koncession.
1882 d. 24 Mars. Res. att bolaget förfogar öfver tilllräckligt kapital.
1882 d. 21 April. D:o, ang. godkännande af deposition.
1882 d. 26 Maj. Anmälan att arbetet börjats.
1882 d. 14 Juli. Res., ang. plan för banans framdragande öfver egorna till militieboställed Hörby.
1882 d. 22 Sept. Trafikreglemente och taxa.
1882 d. 24 Okt. Öppnad för trafik enligt V. V:s anmälan af d. 16 Okt. 1882.
1883 d. 9 Nov. Bref till Statskontoret, ang. återfående af inteckning, deponerad till säkerhet för jernvägsanläggningens utförande.
1884 d. 28 Mars. Res., ang. jernvägens framdragande öfver egorna till Hörs prestgård.
1887 d. 25 Nov. Taxa till 1893 års slut.

Cimbrishamn—Tomelilla.

1882 d. 24 Mars. Bolagsordning.
1882 d. 24 Mars. Koncession, plan, m. m.
1882 d. 26 Maj. Res. att bolaget förfogar öfver tillräckligt kapital.
1882 d. 18 Aug. D:o att behörig deposition skett.
1882 d. 17 Nov. Taxa till 1887 års slut.
1882 d. 17 Nov. Trafikreglemente.
1882 d. 1 Dec. Öppnad för trafik.
1883 d. 26 Okt. Afsynad och godkänd.
1884 d. 25 Jan. Bref till Statskontoret, ang. berättigande för bolaget att utbekomma deposition.

1884 d. 1 Aug. Beslut, ang. tolkning af koncessionen i fråga om lösen för kronoegendom.
1885 d. 19 Dec. Res., ang. godkännande af jernvägens sträckning öfver kronan tillhörande egendomar.
1886 d. 22 Jan. Res., ang. lösningspriset för kronojord, hvaröfver jernvägen framdragits.
1887 d. 14 Okt. Taxa till 1893 års slut.

Klackbergs.

1882 d. 2 Juni. Bolagsordning.
1882 d. 2 Juni. Koncession.
1882 d. 14 Juli. Res., ang. förklarande, att bolaget förfogar öfver tillräckligt kapital för utförande af jernvägen.
1882 d. 25 Aug. Res., ang. koncession för banans framdragande öfver Norbergs församlings ecklesiastika boställen.
1882 d. 29 Sept. Bevis att arbetet börjats.
1882 d. 3 Nov. Taxa till 1887 års slut.
1887 d. 23 Sept. Taxa till 1892 års slut.

Siljans.

1882 d. 1 Sept. Bolagsordning.
1882 d. 1 Sept. Koncession.
1882 d. 6 Okt. Res., ang. berättigande att erhålla de 50,000 kr., som Bergslagernas jernvägsaktiebolag nedsatt till säkerhet för utförande af jernvägsanläggningen till Insjön, men sedermera förverkat.
1882 d. 6 Okt. D:o, ang. lån å 950,000 kr.
1882 d. 15 Dec. D:o, ang. godkänd deposition.
1882 d. 15 Dec. Bref till Statskontoret att göra räntebärande de 50,000 kr., som Bergslagsbanan förverkat.
1883 d. 16 Febr. Bref till V. V. med förklarande, att bolaget förfogar öfver tillräckligt kapital.
1883 d. 24 Mars. Embetsskrifvelse till Fullmäktige i Riksgäldskontoret, ang. godkänd säkerhetsförbindelse.
1883 d. 3 Aug. Bref till V. V., ang. tillstånd att flytta hållplatsen Båtsta till Lennheden.
1888 d. 17 Aug. Ansökning om afsyning (Ej någon K. M:ts åtgärd — ansökningen öfverlemnad till V. V.).
1883 d. 24 Aug. Taxa till 1888 års slut.
1884 d. 22 Febr. Res., ang. ändring i planen samt fastställelse å läget och benämningarna af stationer vid jernvägen.
1884 d. 8 Nov. Tillstånd att öppna för allmän trafik.

1885 d. 13 Mars. Res., ang. rätt att återbekomma hos K. Bfhde i Kopparbergs län deponerade förbindelser.
1885 d. 7 Maj. D:o, ang. plan för jernvägens framdragande öfver kronan tillhörig mark.
1885 d. 21 Sept. V. V. anmäler, att banan slutligen afsynats.
1885 d. 4 Dec. Bref till Statskontoret, ang. rätt att återlyfta deponerade säkerhetshandlingar.

Gefle—Ockelbo.

1882 d. 17 Nov. Koncession.
1882 d. 1 Dec. Bolagsordning.
1882 d. 15 Dec. Res., ang. öfverlåtelse af koncessionen å bolaget.
1883 d. 23 Febr. Bref till K. Bfhde i Gefleborgs län, att bolaget förfogar öfver tillräckligt kapital.
1883 d. 2 Mars. D:o, ang. godkännande af deposition till säkerhet för jernvägens utförande.
1883 d. 25 Maj. Bevis att arbetet börjats.
1883 d. 6 Juli. Res., ang. banans inledande å statens station vid Ockelbo.
1884 d. 25 Juli. Taxa och trafikreglemente.
1884 d. 9 Aug. Res., ang. fastställelse af plan för jernvägens framdragande öfver Ockelbo pastorsboställe.
1884 d. 8 Okt. V. V. lemnat tillstånd att öppna banan för trafik.
1885 d. 18 Sept. Res., ang. rätt att afsöndra mark till statens jernvägstrafik (vid Ockelbo station).
1886 d. 15 Juni. V. V:s afsyningsbetyg.
1886 d. 1 Juli. Res., ang. rätt att i Statskontoret återlyfta deposition.
1888 d. 19 Mars. Ang. ifrågasatt tillämpning å jernvägen af samtrafiktaxan.

Säbyholms.

1883 d. 19 Jan. Koncession.
1883 d. 24 Aug. Anmälan att arbetet börjats.
1884 d. 28 Mars. Taxa till 1888 års slut; trafikreglemente (statens).
1884 d. 9 Sept. Jernvägen afsynad; tillstånd att öppna för trafik.
1888 d. 21 Sept. Taxa.

Börringe—Anderslöf.

(Jfr Malmö—Ystad K. Br. d. 4 Febr. 1873 och Res. d. 24 Mars 1882).

1883 d. 22 Juni. Bolagsordning.
1883 d. 22 Juni. Res. ang. öfverlåtelse å Börringe—Anderslöfs

jernvägsaktiebolag af den Malmö—Ystads jernvägsaktiebolag beviljade (Res. d. 4 Febr. 1873 och d. 24 Mars 1882) koncession å jernvägsanläggningen mellan Börringe och Anderslöf.
1883 d. 14 Dec. Taxa till 1883 års slut. Trafikreglemente.
1884 d. 14 Aug. Jernvägen afsynad.
1886 d. 1 Okt. Ang. öfverlåtande å Börringe—Anderslöfs jernvägsaktiebolag af koncession å jernvägsanläggningen mellan Anderslöf—Östra torp.
1887 d. 16 Sept. Taxa för Börringe—Östra torps jernväg.

Kumla—Yxhult.

1883 d. 23 Febr. Koncession.
1884 d. 18 Jan. Taxa till 1888 års slut.
1885 d. 13 Nov. Trafikeglemente (statens).
1885 d. 24 Dec. Tillstånd af V. V. att öppna för allmän trafik.
1886 d. 24 April. Jernvägen afsynad.
1888 d. 2 Nov. Taxa till 1895 års slut.

Skåne—Halland.

1882 d. 17 Juli. Bolagsordning.
1882 d. 17 Juli. Koncession; öfverlåtelse af koncession å linien Höganäs—Kattarp.
1882 d. 6 Okt. Lån å 1,500,000 kr.
1882 d. 6 Okt. Öfverlåtelse af koncession å linien Kattarp—Åstorp.
1882 d. 20 Okt. Bref till V. V., ang. anstånd med ingifvande af kopior af plan och profiler.
1882 d. 27 Okt. Bref till Statskontoret, ang. godkänd deposition till säkerhet för jernvägens anläggning.
1882 d. 1 Dec. Förordnande af ledamot och suppleant i styrelsen.
1883 d. 26 Jan. Bref till V. V. om befrielse för deposition för linien Kattarp—Åstorp.
1883 d. 16 Febr. D:o d:o med förklarande, att bolaget förfogar öfver tillräckligt kapital.
1883 d. 9 Mars. Res., ang. ändring i planen.
1883 d. 25 Maj. Embetsskrifvelse till Fullmäktige i Riksgäldskontoret, ang. godkänd säkerhetsförbindelse.
1883 d. 25 Maj. Bevis att arbetet börjats.
1883 d. 27 Juli. Res. ang. förändrad riktning för en del af jernvägen.
1883 d. 23 Nov. D:o, ang. framdragande af banan genom flygsandsplanteringarna vid Engelholm.

1884 d. 12 Jan. Afslag å framställning om ytterligare låneunderstöd.
1884 d. 30 Maj. Bref till K. Bfhde i Malmöhus län, ang. beviljadt låneunderstöd.
1884 d. 5 Sept. Res., ang. utbekommande af det af 1884 års Riksdag beviljade lån.
1884 d. 19 Sept. Taxa och trafikreglemente (det senare = statens).
1884 d. 5 Dec. Res., ang. jernvägens sträckning öfver kronan tillhöriga egendomar i Halland.
1884 d. 19 Dec. D:o ang. d:o i Kristianstads län.
1885 d. 23 Jan. Embetsskrifvelse till Fullmäktige i Riksgäldskontoret, ang. godkännande af säkerhetsförbindelse.
1885 d. 20 Mars. Res., ang. fastställelse af plan för jernvägens sträckning öfver sergeantsbostället Vistorp.
1885 d. 24 Juli. D:o, ang. fastställelse af plan för jernvägens sträckning öfver kronans mark.
1885 d. 8 Aug. D:o, ang. d:o.
1885 d. 17 Aug. V. V:s tillstånd att öppna jernvägen för trafik.
1886 d. 28 Maj. Res., ang. godkännande af stationen vid Båstad.
1886 d. 4 Sept. Ang. förklarande att bolagets jernvägar skola anses såsom en särskild jernväg.
1886 d. 8 Okt. Ang. godkännande af jernvägens framdragande öfver tre kronolägenheter.
1886 d. 3 Dec. Ang. tillstånd att utbekomma deposition i Statskontoret.

Kinnared—Fegen.

1884 d. 18 Jan. Koncession.
1884 d. 10 Juli. Res. ang. verkstäld deposition.
1884 d. 21 Nov. D:o, ang. öfverlåtelse å C. W. Wallberg af koncession.
1884 d. 21 Nov. D:o, ang. koncession å banans fortsättning från Fegen—Ätran.
1884 d. 21 Nov. D:o, ang. ändring i planen.
1885 d. 3 Sept. V. V., ang. tillstånd (meddeladt) att öppna för trafik.
1885 d. 8 Aug. Taxa till 1890 års slut. Trafikreglemente.
1885 d. 2 Okt. Res., ang. återlyftande af deponerade medel.
1885 d. 29 Sept. V. V:s afsyningsbetyg för Kinnared—Fegen.
1887 d. 22 Jan. Taxa för Fegen—Ätrans jernväg till 1894 års slut.
1887 d. 18 Mars. V. V:s anmälan att Fegen—Ätrans jernväg fått tillstånd öppnas för trafik.
1887 d. 31 Aug. Afsyningsbetyg för sistnämnda jernväg.

Lenna—Norrtelje.

1882 d. 17 Febr. Bolagsordning.
1882 d. 17 Febr. Koncession, plan m. m.
1882 d. 29 Sept. Bref till V. V., ang. anstånd med styrkande, att bolaget förfogar öfver tillräckligt kapital.
1882 d. 29 Sept. Bevis att arbetet börjats.
1882 d. 6 Okt. Bref till K. Bfhde i Stockholms län, ang. deposition till säkerhet för arbetets utförande.
1882 d. 6 Okt. Res., ang. låneunderstöd å 750,000 kr.
1882 d. 17 Nov. Res., ang. förklarande att bolaget förfogar öfver tillräckligt kapital för utförande af banan och bestämmande af terminer för statsbidragets utbekommande.
1882 d. 17 Nov. Ledamot och suppleant i styrelsen förordnade.
1882 d. 1 Dec. Embetsskrifvelse till Fullmäktige i Riksgäldskontoret, ang. godkännande af säkerhetsförbindelse.
1882 d. 8 Dec. Res., ang. ändring i planen.
1884 d. 12 Sept. Res., ang. fastställelse af plan för jernvägens sträckning öfver kronan tillhöriga egendomar.
1884 d. 19 Sept. Taxa och trafikreglemente (det senare = statens).
1884 d. 20 Okt. V. V:s anmälan att jernvägens öppnande tillåtits.
1885 d. 17 April. Res., ang. befrielse för Lenna—Norrtelje-bolaget att utlägga ett 3:dje spår vid Rimbo.
1885 d. 5 Juni. Res., ang. afstående till jernvägen af mark från kronohäktets i Norrtelje område.
1885 d. 8 Sept. V. V:s anmälan att jernvägen slutligen afsynats.
1885 d. 25 Sept. D:o, ang. återlyftning af deposition i Statskontoret.
1885 d. 13 Nov. D:o, ang. rätt att sälja två lokomotiv.
1886 d. 10 Juli. Res., ang. utbetalning af en del af innestående belopp af statslånet.
1887 d. 11 Mars. Ang. rätt för aktieegarne att återfå deponerade förbindelser för aktiebelopps inbetalning.

Askersund—Skyllberg.

1883 d. 24 Mars. Bolagsordning.
1883 d. 24 Mars. Koncession.
1883 d. 25 Maj. Res. att bolaget förfogar öfver tillräckligt kapital.
1883 d. 8 Juni. Anmälan att arbetet börjats.
1884 d. 30 Maj. Res., ang. befrielse från vissa bolaget ålagda skyldigheter.
1884 d. 9 Aug. Taxa.

1884 d. 12 Dec. Res., ang. plan för jernvägens framdragande öfver kronan tillhörig mark.
1885 d. 1 Maj. D:o, ang. träffad öfverenskommelse om jernvägens sammanslutning med Skyllbergs bruks aktiebolags jernväg m. m.
1885 d. 14 Aug. D:o, ang. sökt befrielse att uppföra en banvaktstuga.
1885 d. 11 Dec. Res., ang. utsträckning af tiden för fullbordan af jernvägen.
1886 d. 18 Aug. V. V:s anmälan att jernvägen afsynats.

Finspong—Norsholm.

1882 d. 1 Sept. Bolagsordning.
1882 d. 1 Sept. Koncession.
1883 d. 2 Mars. Res., ang. anstånd med föreskrifven deposition.
1883 d. 11 Maj. D:o, ang. statslån å 500,000 kr.
1883 d. 1 Maj. C. Ekmans anmälan, att koncession öfverlåtits å Finspong—Norsholms jernvägsaktiebolag.
1883 d. 1 Juni. Bref till V. V., om anstånd med påbörjande af arbetet.
1883 d. 29 Juni. Res., ang. anstånd med deposition.
1883 d. 5 Okt. Bevis att arbetet börjats.
1883 d. 5 Okt. Res., ang. godkännande deposition.
1883 d. 5 Okt. Res., att bolaget förfogar öfver tillräckligt kapital och bestämmande af terminer för utbekommande af statslån.
1883 d. 12 Okt. Ledamot och suppleant i styrelsen förordnad.
1883 d. 16 Nov. Embetsskrifvelse till Fullmäktige i Riksgäldskontoret, ang. godkänd säkerhetsförbindelse.
1884 d. 28 Mars. Res., ang. plan för ändrad sträckning af jernvägen.
1884 d. 30 Dec. D:o, ang. godkännande af jernvägens sträckning öfver kronan tillhörig mark.
1885 d. 8 Juli. Taxa till 1885 slut (= Pålsboda—Finspongs) Trafikreglemente.
1885 d. 25 Sept. V. V:s tillstånd att öppna jernvägen för trafik.
1885 d. 13 Nov. Taxa till 1894 års slut.
1885 d. 26 Nov. Res., ang. rätt att få jernvägen afsynad, fastän en banvaktsstuga ej är färdig.
1885 d. 23 Dec. Beviljad rätt att återlyfta deposition.
1886 d. 5 Okt. V. V. har utfärdat afsyningsbetyg.
1888 d. 6 April. Ang. afsöndring från bolagets jernväg af vissa områden till statens stambana.

Luleå—Ofoten.

1882 d. 28 April. Bref till V. V., ang. afslag å ansökning om koncession.

1882 d. 8 Dec. Koncession (Norska gränsen—Luleå).

1883 d. 21 Dec. Res., ang. verkstäld deposition.

1884 d. 3 Mars. D:o, ang. ändring i koncessionsvilkoren.

1884 d. 18 April. D:o, ang. plan för sektionen Luleå—Gellivara.

1884 d. 2 Maj. Protokollsutdrag från Finansdepartementet, ang. beviljadt virkesunderstöd för jernvägens anläggning.

1884 d. 17 Maj. Skrifvelse från Norska Departementet för det inre, angående ändring i koncessionsvilkoren från norsk sida.

1884 d. 27 Juni. Bref till K. Bfhde i Norrbottens län, ang. tillstånd att börja jernvägsarbetet å sektionen Luleå—Gellivara.

1884 d. 10 Juli. Anmälan att arbetet börjats.

1884 d. 26 Sept. K. Bfhde i Norrbottens län, ang. berättigande att expropriera jord.

1885 d. 27 Mars. Res., ang. ändring i planen å linien Luleå—Gellivara.

1885 d. 27 Mars. D:o, ang. plan för banans framdragande öfver kronan tillhörig mark.

1885 d. 29 Maj. D:o, ang. plan för jernvägens framdragande öfver Notvikens mötesplats.

1885 d. 16 Okt. Anmälan om förändrad benämning af det engelska bolaget »The Northern of Europe Railway company, limited (föranledde ej åtgärd).

1887 d. 26 Mars. Ang. sökt ändring i planen för sektionen Gellivara—Luleå.

1887 d. 2 Dec. Res., ang. förlängd arbetstid för sektionens fullbordande.

1888 d. 3 Febr. Ang. begärd upplåtelse af mark från prest- och skolbordet i Gellivara församling.

1888 d. 23 April. Ang. fastställelse af plan för anläggning af sträckan mellan Gellivara och Luossavara.

1888 d. 30 Maj. Afskrifter till norska regeringen af berättelser om jernvägsbyggnaden.

1888 d. 8 Juni. Ang. bevis att vederbörande bolag förfogar öfver erforderligt kapital för byggandet af sektionen Gellivara—Luossavara; tillstånd att börja arbetet å sektionen.

1888 d. 29 Juni. Ang. återkallande af meddelade tillståndet att börja jernvägsarbetet å sektionen Gellivara—Luossavara.

1888 d. 6 Juli. Ang. åtgärder till förekommande af eldfara å kronans skogar.

1888 d. 13 Juli. Ang. bevis att bolaget förfogar öfver erforderligt kapital för linien Luossavara—Gellivara; tillstånd att inlösa mark och börja arbetet å denna sektion.

1888 d. 6 Aug. Meddelades från Utrikesdepartementet begärd upplysning om vilkoren för jernvägsanläggningen Luleå—Ofoten.

1888 d. 20 Aug. Embetsskrifvelse till norska regeringen, ang. begärd upplysning om det belopp, som för jernvägsbyggnaden Luleå—Gellivara hittills utgifvits.

1888 d. 31 Dec. Ang. gjord framställning om jernvägens öfvertagande af staten.

1888 d. 31 Dec. Ang. utvidgadt område för Gellivara station.

1888 d. 31 Dec. Ang. sökt tillstånd att anlägga en bibana från Luleå gamla stad till Kallax (afslogs).

JEMFÖRANDE

af fraktafgifter å statens och enskilda jernvägar för godsslagen: jern

Jernvägar:	Jernmalm			Jern- och stålplåt			Kalk		
	1.000 kg.		10.000 kg.	1.000 kg.		10.000 kg.	1.000 kg.		10.000 kg.
	5 km.	50 km.	5 km.	5 km.	50 km.	5 km.	5 km.	50 km.	5 km.
Statens	1.00	5.00	8.00	1.00	5.00	8.00	1.00	5.00	8.0
» , enligt Taxekomiténs förslag	1.10	5.30	6.00	1.10	5.30	7.00	1.10	5.30	6.00
Nora—Ervalla	1.60	—	14.00	1.60	—	14.00	1.60	—	14.0
Gefle—Dala	1.00	5.00	5.00	1.00	5.00	8.00	1.00	5.00	5.0
Köping—Hult	1.20	5.10	9.00	1.20	5.10	10.00	1.20	5.10	9.0
Smedjebackens	0.60	—	6.00	1.00	—	10.00	1.00	—	10.0
Borås—Herrljunga	1.80	—	11.00	1.80	—	12.00	1.80	—	11.0
Vexiö—Alfvestad	1.00	—	8.00	1.00	—	8.00	1.00	—	8.0
Kristianstad—Hessleholm	1.00	—	8.00	1.00	—	8.00	1.00	—	8.0
Landskrona & Helsingborg	1.00	5.00	8.00	1.00	5.00	8.00	1.00	5.00	8.0
Ystad—Eslöf	1.00	5.00	8.00	1.00	5.00	8.00	1.00	5.00	8.0
Norbergs	1.60	—	13.00	1.60	—	13.00	1.60	—	13.0
Uddevalla—Venersborgs—Herrljunga	1.40	7.00	10.00	1.40	7.00	10.00	1.40	7.00	10.0
Köping—Uttersberg	0.80	—	7.00	1.10	—	9.00	0.80	—	7.0
Frövi—Ludvika	1.60	5.30	11.00	1.60	5.30	12.00	1.60	5.30	11.0
Karlskrona—Vexiö	1.00	5.00	8.00	1.00	5.00	8.00	1.00	5.00	8.0
Krylbo—Norberg	1.40	—	10.00	1.40	—	12.00	1.40	—	10.0
Nora—Karlskoga	1.60	5.60	14.00	1.60	5.60	14.00	1.60	5.60	14.0
Vikern—Möckeln	1.60	5.60	14.00	1.60	5.60	14.00	1.60	5.60	14.0
Hjo—Stenstorp	1.00	—	8.00	1.00	—	8.00	1.00	—	8.0
Helsingborg—Hessleholm	1.00	5.00	8.00	1.00	5.00	8.00	1.00	5.00	8.0
Kalmar—Emmaboda	0.60	4.70	6.00	0.60	4.70	6.00	0.60	4.70	6.0
Upsala—Gefle	1.00	5.00	8.00	1.00	5.00	8.00	1.00	5.00	8.00
Malmö—Ystad	1.00	5.00	8.00	1.00	5.00	8.00	1.00	5.00	8.00
Lund—Trelleborg	1.00	—	8.00	1.00	—	8.00	1.00	—	8.00
Östra Vermlands	1.90	4.80	17.00	1.90	4.80	17.00	1.90	4.80	17.00
Nässjö—Oskarshamn	1.70	6.00	11.00	1.70	6.00	11.00	1.70	6.00	11.00
Mariestad—Moholm	1.20	—	9.00	1.20	—	9.00	1.20	—	9.00
Sölvesborg—Kristianstad	1.20	—	10.00	1.20	—	10.00	1.20	—	10.00
Karlshamn—Vislanda	1.90	5.60	12.00	1.90	5.60	12.00	1.90	5.60	12.00
Pålsboda—Finspong	1.50	7.10	12.00	1.50	7.10	12.00	1.50	7.10	12.00
Vadstena—Fogelsta	2.30	—	15.00	2.30	—	15.00	2.30	—	15.00
Lidköping—Skara—Stenstorp	1.10	5.50	6.00	1.10	5.50	6.00	1.10	5.50	6.00
Ulricehamn—Vartofta	1.00	—	5.00	1.00	—	5.00	1.00	—	5.00
Sala—Tillberga	1.60	—	13.00	1.00	—	13.00	1.60	—	13.00

* Vid lastning af minst 8.000 kg. å hvarje vagn.

** » » » » 6.000 » » » ».

Bilaga 2.

FRAMSTÄLLNING

malm, jern- och stålplåt, kalk, socker, spanmål, stenkol, träkol och ved.

Socker			Spanmål			Stenkol			Träkol			Ved			Minsta vägl. för hvilken frakt erl.
1.000 kg.		10 000 kg.	1.000 kg.		10.000 kg.	1.000 kg.		10.000 kg.	1.000 kg.		10 000 kg.	1.000 kg.		10.000 kg.	
5 km.	50 km.	5 km.	5 km.	50 km.	5 km.	5 km.	50 km.	5 km.	5 km.	50 km.	5 km.	5 km.	50 km.	5 km.	km.
1.50	8.50	10.00	1.00	5.00	8.00	1.00	5.00	8.00	1.00	5.00	8.00	1.00	5.00	8.00	—
1.50	8.70	10.00	1.10	5.30	8.00	1.10	5.30	6.00	1.10	5.30	7.00	1.10	5.30	6.00**	—
2.80	—	18.00	1.60	—	15.00	1.60	—	14.00	1.60	—	14.00	1.60	—	14.00	10
1.50	8.50	10.00	1.00	5.00	8.00	1.00	5.00	8.00	1.00	5.00	8.00	1.00	5.00	5.00	—
1.90	8.40	12.00	1.20	5.10	11.00	1.20	5.10	10.00	1.20	5.10	10.00	1.20	5.10	9.00	—
2.60	—	26.00	1.60	—	16.00	0.80	—	8.00	1.00	—	10.00	1.00	—	10.00	—
2.80	—	18.00	1.80	—	15.00	1.80	—	12.00	1.80	—	12.00	1.80	—	11.00	10
1.50	—	10.00	1.00	—	8.00	1.00	—	8.00	1.00	—	8.00	1.00	—	8.00	—
1.50	—	10.00	1.00	—	8.00	1.00	—	8.00	1.00	—	8.00	1.00	—	8.00	—
1.50	8.50	10.00	1.00	5.00	8.00	1.00	5.00	8.00	1.00	5.00	8.00	1.00	5.00	8.00	—
1.50	8.50	10.00	1.00	5.00	8.00	1.00	5.00	8.00	1.00	5.00	8.00	1.00	5.00	8.00	—
2.40	—	16.00	1.60	—	13.00	1.60	—	13.00	1.60	—	13.00	1.60	—	13.00	10
2.20	11.00	14.00	1.70	8.50	14.00	1.40	7.00	10.00	1.40	7.00	10.00	1.40	7.00	10.00	10
2.20	—	18.00	1.10	—	9.00	0.80	—	7.00	0.80	—	7.00	1.10	—	9.00	—
2.40	8.50	16.00	1.60	5.30	13.00	1.60	5.30	12.00	1.60	5.30	12.00	1.60	5.30	11.00	10
1.50	8.50	10.00	1.00	5.00	8.00	1.00	5.00	8.00	1.00	5.00	8.00	1.00	5.00	8.00	—
2.10	—	14.00	1.40	—	12.00	1.40	—	12.00	1.40	—	12.00	1.40	—	10.00	9
2.80	9.20	18.00	1.60	5.60	15.00	1.60	5.60	14.00	1.60	5.60	14.00	1.60	5.60	14.00	10
2.80	9.20	18.00	1.60	5.60	15.00	1.60	5.60	14.00	1.60	5.60	14.00	1.60	5.60	14.00	10
1.50	—	10.00	1.00	—	8.00	1.00	—	8.00	1.00	—	8.00	1.00	—	8.00	—
1.50	8.50	10.00	1.00	5.00	8.00	1.00	5.00	8.00	1.00	5.00	8.00	1.00	5.00	8.00	—
1.40	8.20	12.00	0.60	4.70	6.00	0.60	4.70	6.00	0.60	4.70	6.00	0.60	4.70	6.00	—
1.50	8.50	10.00	1.00	5.00	8.00	1.00	5.00	8.00	1.00	5.00	8.00	1.00	5.00	8.00	—
1.50	8.50	10.00	1.00	5.00	8.00	1.00	5.00	8.00	1.00	5.00	8.00	1.00	5.00	8.00	—
1.50	—	10.00	1.00	—	8.00	1.00	—	8.00	1.00	—	8.00	1.00	—	8.00	—
2.40	8.30	19.00	1.90	4.80	17.00	1.90	4.80	17.00	1.90	4.80	17.00	1.90	4.80	17.00	10
2.60	10.60	21.00	1.70	6.00	11.00	1.70	6.00	11.00	1.70	6.00	11.00	1.70	6.00	11.00	10
1.60	—	12.00	1.20	—	9.00	1.20	—	9.00	1.20	—	9.00	1.20	—	9.00	—
2.00	—	12.00	1.20	—	10.00	1.20	—	10.00	1.20	—	10.00	1.20	—	10.00	—
2.80	10.30	19.00	1.90	5.60	14.00	1.90	5.60	12.00	1.90	5.60	12.00	1.90	5.60	12.00	—
2.60	12.60	16.00	1.50	7.10	12.00	1.50	7.10	12.00	1.50	7.10	12.00	1.50	7.10	12.00	—
3.70	—	23.00	2.30	—	17.00	2.30	—	15.00	2.30	—	15.00	2.30	—	15.00	10
1.70	9.50	11.00	1.10	5.50	6.00	1.10	5.50	6.00	1.10	5.50	6.00	1.10	5.50	6.00	—
2.30	—	14.00	1.00	—	9.00	1.00	—	5.00	1.00	—	5.00	1.00	—	5.00	—
2.40	—	16.00	1.60	—	13.00	1.60	—	13.00	1.60	—	13.00	1.60	—	13.00	10

Jernvägar	Jermalm			Jern- och stålplåt			Kalk		
	1.000 kg.		10.000 kg.	1.000 kg.		10.000 kg.	1.000 kg.		10.000 kg.
	5 km.	50 km.	5 km.	5 km.	50 km.	5 km.	5 km.	50 km.	5 km.
Landskrona—Engelholm	1.00	5.00	8.00	1.00	5.00	8.00	1.00	5.00	8.00
Nybro—Säfsjöström	0.60	—	6.00	0.60	—	6.00	0.60	—	6.00
Stockholm—Vesterås—Bergslagen	1.60	5.30	13.00	1.60	5.30	13.00	1.60	5.30	13.00
Bergslagernas	1.40	5.00	13.00	1.40	5.00	13.00	1.40	5.00	13.00
Oxelösund—Flen—Vestmanland	1.60	5.40	10.00	1.60	5.40	11.00	1.60	5.40	10.00
Vimmerby—Hultsfred	1.72	—	11.00	1.70	—	11.00	1.70	—	11.00
Filipstads norra Bergslags	1.20	—	9.00	1.20	—	9.00	1.20	—	9.00
Näs—Morshyttan	1.50	—	12.00	2.00	—	15.00	1.50	—	12.00
Upsala—Lenna	1.20	—	9.00	1.20	—	9.00	1.20	—	9.00
Halmstad—Nässjö	1.80	7.40	15.00	1.80	7.40	16.00	1.80	7.40	15.00
Bånghammar—Kloten	1.60	—	14.00	1.60	—	14.00	1.60	—	14.00
Vintjern—Jädraås	1.20	—	10.00	1.20	—	10.00	1.20	—	10.00
Nordmark—Klarelfven	1.50	6.20	12.00	1.50	6.20	12.00	1.50	6.20	12.00
Lidköping—Håkantorp	1.40	—	10.00	1.40	—	10.00	1.40	—	10.00
Vislanda—Bolmen	1.90	5.60	12.00	1.90	5.60	12.00	1.90	5.60	12.00
Gotlands	1.00	5.00	8.00	1.00	5.00	8.00	1.00	5.00	8.00
Säfsnäs	1.40	—	14.00	1.40	—	14.00	1.40	—	14.00
Dannemora—Harg	1.10	—	8.00	1.10	—	8.00	1.10	—	8.00
Norsholm—Vestervik—Hultsfred	1.00	5.90	8.00	1.00	5.90	8.00	1.00	5.90	8.00
Dalslands	1.00	5.00	8.00	1.00	5.00	8.00	1.00	5.00	8.00
Södra Dalarnes	1.00	5.00	8.00	1.00	5.00	8.00	1.00	5.00	8.00
Varberg—Borås	1.20	6.00	10.00	1.20	6.00	10.00	1.20	6.00	10.00
Uttersberg—Riddarhyttan	0.80	—	7.00	1.10	—	9.00	0.80	—	7.00
Storå—Guldsmedshyttan	0.70	—	7.00	0.70	—	7.00	0.70	—	7.00
Gärds Härads	1.30	—	9.00	1.30	—	9.00	1.30	—	9.00
Hör—Hörby	1.30	—	9.00	1.30	—	9.00	1.30	—	9.00
Cimbrishamn—Tomelilla	1.30	—	9.00	1.30	—	9.00	1.30	—	9.00
Siljans	1.70	—	10.00	1.70	—	12.00	1.70	—	10.00
Klackbergs	1.40	—	7.00	1.40	—	10.00	1.40	—	7.00
Gefle—Ockelbo	1.00	—	8.00	1.00	—	8.00	1.00	—	8.00
Säbyholms	1.00	—	3.00	1.00	—	3.00	1.00	—	3.00
Börringe—Östratorp	1.20	—	10.00	1.20	—	10.00	1.20	—	10.00
Kumla—Yxhult	2.15	—	16.00	2.15	—	16.00	2.15	—	16.00
Skåne—Halland	1.00	5.00	8.00	1.00	5.00	8.00	1.00	5.00	8.00
Kinnared—Fegen	1.80	—	15.00	1.80	—	16.00	1.80	—	15.00
Lenna—Norrtelje	1.20	5.80	9.00	1.20	5.80	9.00	1.20	5.80	9.00
Askersund—Skyllberg—Lerbäck	1.30	—	10.00	1.30	—	10.00	1.30	—	10.00
Finspong—Norsholm	1.50	—	12.00	1.50	—	12.00	1.50	—	12.00
Vadstena—Ödeshög	1.00	—	8.00	1.00	—	8.00	1.00	—	8.00

Socker			Spanmål			Stenkol			Träkol			Ved			Minsta vägl. för hvilken frakt erl.
1.000 kg.		10.000 kg.	1.000 kg.		10.000 kg.	1.000 kg.		10.000 kg.	1.000 kg.		10.000 kg.	1.000 kg.		10.000 kg.	
5 km.	50 km.	5 km.	5 km	50 km.	5 km.	5 km.	50 km.	5 km.	5 km.	50 km.	5 km.	5 km.	50 km.	5 km.	km.
1.50	8.50	10.00	1.00	5.00	8.00	1.00	5.00	8.00	1.00	5.00	8.00	1.00	5.00	8.00	—
1.40	—	12.00	0.60	—	6.00	0.60	—	6.00	0.60	—	6.00	0.60	—	6.00	—
2.40	8.50	16.00	1.60	5.30	13.00	1.60	5.30	13.00	1.60	5.30	13.00	1.60	5.30	13.00	10
2.10	8.50	15.00	1.40	5.00	13.00	1.40	5.00	13.00	1.40	5.00	13.00	1.40	5.00	13.00	10
2.80	8.60	16.00	1.60	5.40	12.00	1.60	5.40	11.00	1.60	5.40	11.00	1.60	5.40	10.00	10
2.60	—	21.00	1.70	—	12.00	1.70	—	11.00	1.70	—	11.00	1.70	—	11.00	10
2.00	—	12.00	1.60	—	12.00	1.20	—	9.00	1.20	—	9.00	1.20	—	9.00	—
3.00	—	25.00	2.00	—	15.00	2.00	—	15.00	2.50	—	20.00	1.50	—	12.00	—
1.70	—	13.00	1.20	—	9.00	1.20	—	9.00	1.20	—	9.00	1.20	—	9.00	—
2.60	10.50	19.00	1.80	7.40	17.00	1.80	7.40	16.00	1.80	7.40	16.00	1.80	7.40	15.00	10
3.30	—	21.00	1.60	—	14.00	1.60	—	14.00	1.60	—	14.00	1.60	—	14.00	10
1.50	—	12.00	1.20	—	10.00	1.20	—	10.00	1.20	—	10.00	1.20	—	10.00	—
2.60	10.50	16.00	1.50	6.20	12.00	1.50	6.20	12.00	2.60	10.50	21.00	1.50	6.20	12.00	—
2.30	—	14.00	1.70	—	14.00	1.40	—	10.00	1.40	—	10.00	1.40	—	10.00	10
2.80	10.30	19.00	1.90	5.60	14.00	1.90	5.60	12.00	1.90	5.60	12.00	1.90	5.60	12.00	—
1.50	8.50	10.00	1.00	5.00	8.00	1.00	5.00	8.00	1.00	5.00	8.00	1.00	5.00	8.00	—
1.70	—	17.00	1.50	—	15.00	1.40	—	14.00	1.40	—	14.00	1.40	—	14.00	—
2.10	—	18.00	1.10	—	8.00	1.10	—	8.00	1.10	—	8.00	1.10	—	8.00	—
1.70	10.60	11.00	1.00	5.90	8.00	1.00	5.90	8.00	1.00	5.90	8.00	1.00	5.90	8.00	—
1.50	8.50	10.00	1.00	5.00	8.00	1.00	5.00	8.00	1.00	5.00	8.00	1.00	5.00	8.00	—
1.50	8.50	10.00	1.00	5.00	8.00	1.00	5.00	8.00	1.00	5.00	8.00	1.00	5.00	8.00	—
1.80	10.20	12.00	1.20	6.00	10.00	1.20	6.00	10.00	1.20	6.00	10.00	1.20	6.00	10.00	—
2.20	—	18.00	1.10	—	9.00	0.80	—	7.00	0.80	—	7.00	1.10	—	9.00	—
1.60	—	16.00	1.60	—	16.00	0.70	—	7.00	0.70	—	7.00	0.70	—	7.00	—
1.80	—	12.00	1.30	—	10.00	1.30	—	9.00	1.30	—	9.00	1.30	—	9.00	—
1.80	—	12.00	1.30	—	10.00	1.30	—	9.00	1.30	—	9.00	1.30	—	9.00	—
1.70	—	11.00	1.30	—	10.00	1.30	—	9.00	1.30	—	9.00	1.30	—	9.00	—
2.40	—	17.00	1.70	—	13.00	1.70	—	12.00	1.70	—	12.00	1.70	—	10.00	—
2.10	—	14.00	1.40	—	11.00	1.40	—	10.00	1.40	—	10.00	1.40	—	7.00	—
1.50	—	10.00	1.00	—	8.00	1.00	—	8.00	1.00	—	8.00	1.00	—	8.00	—
1.50	—	6.00	1.00	—	4.00	1.00	—	3.00	1.00	—	3.00	1.00	—	3.00	—*
1.80	—	12.00	1.20	—	10.00	1.20	—	10.00	1.20	—	10.00	1.20	—	10.00	—
2.15	—	16.00	2.15	—	16.00	2.15	—	16.00	2.15	—	16.00	2.15	—	16.00	—
1.50	8.50	10.00	1.00	5.00	8.00	1.00	5.00	8.00	1.00	5.00	8.00	1.00	5.00	8.00	—
2.60	—	19.00	1.80	—	17.00	1.80	—	16.00	1.80	—	16.00	1.80	—	15.00	—
1.70	9.60	13.00	1.20	5.80	9.00	1.20	5.80	9.00	1.20	5.80	9.00	1.20	5.80	9.00	—
1.80	—	13.00	1.30	—	10.00	1.30	—	10.00	1.30	—	10.00	1.30	—	10.00	—
2.60	—	16.00	1.50	—	12.00	1.50	—	12.00	1.50	—	12.00	1.50	—	12.00	—
1.50	—	10.00	1.00	—	8.00	1.00	—	8.00	1.00	—	8.00	1.00	—	8.00	—

* Jernvägens längd 2 1/2 km.

AFTAL,

angående öfverlåtande på staten af Cöln—Mindenerjernvägen af den $\frac{27 \text{ Augusti}}{10 \text{ Oktober}}$ 1879.

Mellan den kongl. regeringen, företrädd af öfverregeringsråden Rapmund och d:r Frölich, i egenskap af kommissarier för ministern för allmänna arbeten samt öfverfinansrådet Rötger i egenskap af kommissarie för finansministern, å ena sidan samt direktionen för Cöln—Mindenerjernvägsaktiebolaget, å andra sidan, är denna dag, under förbehåll af regeringens godkännande och bolagets aktieegares bifall, följande aftal träffadt.

§ 1.

Cöln—Mindener jernvägsbolaget afstår utan någon inskränkning förvaltningen och driften af hela sitt företag till staten för evig tid. För detta ändamål öfverlemnar bolagets direktion till de af staten utsedda tjenstemän förvaltningen och besittningen af all bolagets fasta och lösa egendom samt alla af direktionen förvaltade, för företaget bestämda fonder, endast med den i § 8 bestämda inskränkning.

§ 2.

Öfverlåtelsen verkställes å första dagen i andra månaden, som följer efter aftalets afslutande.

Redan från och med den 1 Januari 1879 förvaltas jernvägen för statens räkning.

Bolaget, som under mellantiden genom sin direktion ombesörjer jernvägens förvaltning för statens räkning på samma sätt som förut, åligger det följaktligen att i alla vigtiga angelägenheter på förhand försäkra sig om ministerns för allmänna arbeten samtycke.

Från och med den 1 Januari 1879 öfvergår å staten all jernvägsbolagets egendom med alla förmåner och skyldigheter utan andra undantag än i detta kontrakt närmare bestämmas. Efter afdrag af förvaltnings-, underhålls- och driftkostnader äfvensom af de kostnader, som kräfvas för aftalsmessigt förräntande och amortisa-

tion af jernvägsbolagets lån öfverlemnas hela inkomsren (nettobehållningen) till staten.

I och med förvaltningens öfverlemnande till staten öfvertager denna ansvaret för jernvägens och materielens underhåll och förbättrande äfvensom bestridandet af alla för förvaltningen och jernvägens drift nödiga utgifter. Deremot tillfalla staten samtliga de till reserv- och underhållsfonderna hörande tillgångarna, med undantag af dem, hvilka angifvas i § 8. Öfver dessa tillgångar eger staten fritt förfogande och alla om dem förut meddelade stadganden upphöra att gälla.

§ 3.

Alla de befogenheter, som enligt de genom kongl. resolutionen den 18 December 1843 faststälda statuterna för jernvägsbolaget samt till dem gjorda tillägg tillkomma bolagsdelegarnes generalförsamling, förvaltningsråd och direktion, öfvergå till de kongl. embetsmän, som varda utsedda, endast med de undantag, som i detta aftal omförmälas.

Dessa embetsmän företräda jernvägsbolaget beträffande utöfvandet af alla bolagets rättigheter eller fullgörandet af dess skyldigheter, hvarjemte ifrågavarande embetsmän ega att utöfva de befogenheter, som enligt lag tillkomma ett aktiebolags styrelse.

På grund häraf har jernvägsbolaget sitt forum å den ort, der de blifvande kongl. embetsmännen förordnas. I förhållande till innehafvarne af bolagets pantobligationer och öfriga fordringsegare förblifver dock bolagets forum i Cöln och de kongl. embetsmännen skola derför vara underkastade dervarande domstols jurisdiktion i saker, som angå fordringsanspråk mot bolaget.

Bolagets förvaltningsråd består, sedan detta aftal fullgjorts, af samma personer, som äro medlemmar af rådet vid den tiden, men deras antal skall småningom minskas till sex, derigenom att efter aflidna eller eljest afgångna ledamöter i rådet nya val icke ega rum.

I öfrigt väljas nya ledamöter i förvaltningsrådet i öfverensstämmelse med föreskrifterna i bolagets statuter, dock utan inskränkning med afseende på de nyvaldes boningsort. För att förvaltningsrådets beslut skola vara giltiga fordras, att minst halfva antalet af dem är tillstädes.

Förvaltningsrådet har att så väl vid domstolar som eljest bevaka och iakttaga jernvägsbolagets intressen i hvad angår fullgörandet från statens sida af detta aftal. Den tantième, som enligt bolagsdelegarnes beslut kan jemlikt § 59 i bolagets statuter med deri den 30 Juni 1875 beslutad ändring tilldelas medlemmarna af förvaltningsrådet, skall ända tills bolages upplösning (§ 7) utgå med bestämda belopp, nämligen med 3,000 riksmark till presidenten och med ett lika belopp till vice presidenten

samt med 1,500 riksmark till öfriga medlemmar. För år 1879 utgår tantièmen med samma belopp som 1878. Utbetalningen eger rum å första dagen i tredje månaden efter räkenskapernas afslutande.

Jernvägsbolagets årliga ordinarie bolagsstämma hålles i regel under loppet af 2:dra qvartalet af räkenskapsåret.

§ 4.

Staten förpligtar sig att till innehafvarne af jernvägsbolagets stamaktier betala årligen en fast ränta af 6 procent å stamaktiernas nominalbelopp. För detta ändamål förses aktierna med påtryckt stämpel, utvisande beloppet af den utfästa fasta räntan. Vid afstämplingen betalar staten för hvarje aktie för en gång 6 mark. Samtidigt ombytas de till aktierna hörande ränte- och vinstutdelningskupongerna mot statens räntekuponger enligt bifogade formulär. Räntan betalas halfårsvis den 1 Juli och den 2 Januari mot aflemnande af behörig räntekupong i Cöln, Düsseldorf eller Berlin. Underlåtes ombyte af utdelningskupongerna mot statens räntekuponger, betalas räntan endast den 2 Januari och då med $2^{1}/_{2}$ procent eller 15 mark mot ena slagets utdelningskuponger och med $3^{1}/_{2}$ procent eller 21 mark mot sådana kuponger af andra slaget. Utdelningskuponger och räntekuponger, hvilka ej blifvit inom fyra år efter förfallodagen företedda till inlösen, tillfalla utan vidare jernvägsbolagets understödskassa, likväl med det förbehåll att de räntebelopp, som på grund häraf kunna tillflyta kassan, kunna derifrån åter utbetalas till vederbörande kuponginnehafvare, om ministern för allmänna arbeten finner billighetsskäl härför förefinnas.

§ 5.

De rättigheter, som nu äro innehafvarne af jernvägsbolagets obligationer (prioriteter) tillförsäkrade, förblifva oförändrade. Det åligger staten att förvalta jernvägen med allt hvad till densamma hörer såsom en afskild förmögenhetskomplex.

Staten är dock berättigad att lägga hela eller delar af jernvägsföretaget under gemensam förvaltning med andra statsbanor eller banor, som af staten förvaltas.

Gör staten bruk af denna rättighet, skola beträffande fördelningen af samtliga driftsomkostnader för de under gemensam förvaltning lagda banorna gälla samma bestämmelser, som i § 13 i statutstillägget af den 20 Juni 1868 stadgats i detta ämne beträffande Venlo—Hamburger jernvägen.

Ministern för allmänna arbeten är hvad angår Cöln—Mindener jernvägen berättigad bestämma annan tid för början af räkenskapsår än kalenderåret. Sker detta, skall den del af ett kalen-

derår, som förflutit, innan det nya räkenskapsåret börjar, räknas till det sist förflutna räkenskapsåret.

§ 6.

Staten är berättigad att i mån af behof använda ännu icke förbrukade belopp, som influtit af försålda obligationer, som jernvägsbolaget utgifvit, äfvensom att för jernvägen sälja ännu icke utsläppta obligationer.

§ 7.

Staten är förpligtad att senast den 1 Oktober 1881 utgifva till aktieegarne, mot erhållande af deras aktier jemte utdelnings- och räntekuponger, statsobligationer tillhörande statens konsoliderade 4 procentlån på sådant sätt att för hvarje aktie lemnas 3 statsobligationer å 300 riksmark hvarje.

Om vid utbyte af aktier mot obligationer utdelnings- eller räntekuponger fattas, eger staten att för motsvarande tid innehålla obligationskuponger. I den mån staten i utbyte mot obligationer erhåller aktier, inträder staten såsom aktieegare i bolaget och utöfvar såsom sådan i förhållande till sitt aktietal rösträtt i bolaget enligt statuterna. Rättigheten att såsom aktieegare rösta i bolagets angelägenheter bestämmes så, att hvarje aktie berättigar till en röst, hvaremot föreskrifterna i § 39 och sista stycket i § 40 i bolagets statuter samt de under den 13 September 1865 faststälda tilläggsbestämmelserna upphöra att gälla.

Statens regering står det fritt att till en tidigare dag än den 1 Oktober 1881 framflytta tiden för aktieernas utbytande mot obligationer.

Minst 4 veckor förut skall tiden för aktiernas utbytande mot obligationer kungöras samt kungörelsen meddelas minst 6 gånger med en månads mellanrum mellan hvarje gång. För utbytet beviljar staten en frist af minst ett år.

Medlemmarne af förvaltningsrådet ega rätt att ombyta de dem tillhöriga aktier, hvilka de enligt § 49 i bolagsstatuterna deponerat, ända till afslutandet af nedan omförmälda liqvidation.

Jernvägsbolaget medgifver, att efter förloppet af den för aktiernas utbyte mot obligationer bestämda fristen af ett år, staten må när helst den vill, förvärfva bolagets hela egendom i löst och fast inberäknadt all trafikmateriel, och med alla med denna egendom följande rättigheter och skyldigheter och att dervid låta upplösa bolaget.

Begagnar staten sig af denna rätt, åligger det staten:

1:o att öfvertaga betalningsskyldigheten för alla bolagets (prioritets) lån och öfriga skulder;

2:o att till liqvidatorerna för fördelning mellan aktieegarne öfverlemna 136,500,000 riksmark.

Aktieegarne äro, efter offentliggjord kungörelse, skyldiga att inom 3 månader aflemna sina aktier mot erhållande af sina andelar i nämnda belopp. Vid aktiernas inlösen skola ännu icke till betalning förfallna utdelnings- och räntekuponger aflemnas vid äfventyr att deras sammanlagda belopp afdrages från hvad aktieegaren eljest skolat uppbära. Detta afdrag förfaller till betalning först efter förloppet af den förut omförmälda fristen af ett år, så vida icke derförinnan från andra sidan skulle göras anspråk på utbetalning.

De belopp, som ej blifvit uttagna efter förloppet af nyssnämnda 3 månaders frist, skola inbetalas till laglig myndighet, från hvilken de ej kunna utbekommas, förr än aktierna öfverlemnas eller i laga ordning visas, att dessa förklarats kraftlösa.

Liqvidation sker för statens räkning.

Den eller de jernvägsbolagets tjenstemän, åt hvilka sådant uppdrag gifves af det kongl. jernvägskommissariatet eller den i dess ställe inrättade myndighet, skola ega behörighet att afgifva de förklaringar, som erfordras för att å staten öfverflytta jernvägsbolagets fasta egendom.

Jernvägsbolaget är icke berättigadt att på annat sätt besluta om sin upplösning, att ändra eller utvidga föremålet för sitt företag, att afyttra eller förpanta delar af sin egendom och tillhörigheter eller att genom nya aktieemissioner eller lån öka sitt grundkapital.

§ 8.

Hela jernvägsbolagets personal, med undantag af medlemmar och biträden i bolagets direktion, öfvergår i och med det jernvägsföretaget kommer i statens hand i den kongl. förvaltningens tjenst, hvilken förvaltning det åligger att mot denna personal uppfylla alla bestående öfverenskommelser.

Jernvägsbolagets tjenstepersonals understödskassa, maskin- och verkstadsarbetares, lokomotivförares och eldares samt de till de 10 trafikdistrikten hörande fast anstälda ban- och bangårdsarbetarnes sjukkassor förblifva enligt de för dem gällande reglementen bestående, så vida icke med bifall af parterna å båda sidor en förening mellan nämnda kassor med motsvarande kassor vid de med Cöln—Mindenerbanan under en förvaltning lagda statsbanorna eller af staten förvaltade enskilda jernvägar kan komma till stånd.

Staten öfvertager alla de jernvägsbolaget i förhållande till ifrågavarande kassor åliggande förpligtelser. Bolagets och dess direktions reglementsenliga rättigheter utöfvas för framtiden af den kongl. myndighet, som förordnats att förvalta jernvägen.

Medlemmar och biträden i jernvägsbolagets direktion, med un-

dantag af de af staten utnämnda ledamöterna, erhålla, för den händelse de vid Cöln—Mindenerbanans öfverlemnande till statens förvaltning måste afstå från sina statut- eller kontraktsmessiga rättigheter, ur bolagets nybyggnadsfond en godtgörelse af 1,500,000 riksmark. Två medlemmar af direktionen afstå till förmån för de öfriga från andel i denna godtgörelse. Denna senare kan reduceras, ifall någon medlem i direktionen eller biträde skulle komma att anställas i statsbanetjenst på grund af de med sådan tjenst förenade aflöningsförmåner. Direktionens medlemmar erhålla för sin verksamhet under 1879 en tantième till samma belopp, som tillerkänts dem för 1878, samt, i det fall att jernvägen icke redan den 1 Januari 1880 öfvergår i statens hand, för den del af sistnämda år, som de varit medlemmar i direktionen, en lika hög tantième, beräknad *pro rata temporis*.

§ 9.

Cöln—Mindener jernvägsbolagets direktion och den kongl. regeringen skola, hvar å sin sida, så fort ske kan, inhemta, den förra aktieegarnes generalförsamlings och den senare representationens samtycke till detta aftal.

Detta aftal förlorar giltighet, i fall detsamma icke bifallits af aktieegarnes generalförsamling före den 1 November 1879 äfvensom ifall det icke i författningsenlig ordning före den 1 Januari 1880 erhållit stadfästelse.

§ 10.

Sedan detta aftal erhållit giltighet, skall detsamma mot jernvägsbolaget hafva samma verkan, som bolagets statuter, så att aftalet är att anse såsom ett tillägg till bolagets hittillsvarande statuter.

§ 11.

Staten är berättigad öfverlåta detta kontrakt med alla deri bestämda rättigheter och förpligtelser på (tyska) riket.

§ 12.

Stämpel åsättes icke detta kontrakt.
Berlin den 27 Augusti 1879.

(Underskrifter.)

